

Partnerství veřejného a soukromého sektoru, urbánní regenerace anglických měst jako příklad dobré praxe pro Českou republiku

Bc. Tadeáš Novák

Diplomová práce
2013

 Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky

Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně
Fakulta managementu a ekonomiky
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
akademický rok: 2012/2013

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Tadeáš Novák**
Osobní číslo: **M11349**
Studijní program: **N6202 Hospodářská politika a správa**
Studijní obor: **Veřejná správa a regionální rozvoj**
Forma studia: **prezenční**

Téma práce: **Partnerství veřejného a soukromého sektoru,
urbánní regenerace anglických měst jako příklad
dobré praxe pro Českou republiku**

Zásady pro vypracování:

Úvod

I. Teoretická část

- Vymezte a podejte rozbor teoretických přístupů ke studiu urbánní regenerace a PPP.
- Uvedte rozdíly mezi termíny regenerace, revitalizace, urban renewal.

II. Praktická část

- Představte a vyhodnoťte příklady dobré praxe urbánní regenerace a PPP v Anglii.
- Na základě zahraniční zkušenosti zpracujte koncepci urbánní regenerace a PPP vybraných měst v České republice a navrhnete konkrétní opatření včetně zdrojů financování.

Závěr

Rozsah diplomové práce: **cca 70**
Rozsah příloh:
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam odborné literatury:

JURČÍK, Radek. *Zadávání veřejných zakázek a udělování koncesí v ČR a v EU*. Praha: C. H. Beck, 2007, 571 s. ISBN 978-807-1795-759.
MCCARTHY, John. *Partnership, Collaborative Planning and Urban Regeneration*. Burlington: Ashgate, 2007, 154 s. ISBN 07-546-1375-5.
ROBERTS, Peter a Hugh SYKES. *Urban Regeneration: A Handbook*. Thousand Oaks: SAGE, 2000, 320 s. ISBN 07-619-6717-6.

Vedoucí diplomové práce: **RNDr. Pavel Bednář, Ph.D.**
Ústav regionálního rozvoje, veřejné správy a práva
Datum zadání diplomové práce: **17. června 2013**
Termín odevzdání diplomové práce: **12. srpna 2013**

Ve Zlíně dne 17. června 2013


prof. Dr. Ing. Drahomíra Pavelková
děkanka




doc. RNDr. Oldřich Hájek, Ph.D.
ředitel ústavu

PROHLÁŠENÍ AUTORA BAKALÁŘSKÉ/DIPLOMOVÉ PRÁCE

Beru na vědomí, že:

- odevzdáním bakalářské/diplomové práce souhlasím se zveřejněním své práce podle zákona č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, bez ohledu na výsledek obhajoby¹;
- bakalářská/diplomová práce bude uložena v elektronické podobě v univerzitním informačním systému,
- na mou bakalářskou/diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, zejm. § 35 odst. 3²;
- podle § 60³ odst. 1 autorského zákona má UTB ve Zlíně právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;

¹ zákon č. 111/1998 Sb. o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších právních předpisů, § 47b Zveřejňování závěrečných prací:

- (1) Vysoká škola nevydělečně zveřejňuje disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce, u kterých proběhla obhajoba, včetně posudků oponentů a výsledku obhajoby prostřednictvím databáze kvalifikačních prací, kterou spravuje. Způsob zveřejnění stanoví vnitřní předpis vysoké školy.
- (2) Disertační, diplomové, bakalářské a rigorózní práce odevzdané uchazečem k obhajobě musí být též nejméně pět pracovních dnů před konáním obhajoby zveřejněny k nahlížení veřejnosti v místě určeném vnitřním předpisem vysoké školy nebo není-li tak určeno, v místě pracoviště vysoké školy, kde se má konat obhajoba práce. Každý si může ze zveřejněné práce pořizovat na své náklady výpisy, opisy nebo rozmnoženiny.
- (3) Platí, že odevzdáním práce autor souhlasí se zveřejněním své práce podle tohoto zákona, bez ohledu na výsledek obhajoby.

² zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 35 odst. 3:

- (3) Do práva autorského také nezasahuje škola nebo školské či vzdělávací zařízení, užije-li nikoli za účelem přímého nebo nepřímého hospodářského nebo obchodního prospěchu k výuce nebo k vlastní potřebě dílo vytvořené žákem nebo studentem ke splnění školních nebo studijních povinností vyplývajících z jeho právního vztahu ke škole nebo školskému či vzdělávacímu zařízení (školní dílo).

³ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (1) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení mají za obvyklých podmínek právo na uzavření licenční smlouvy o užití školního díla (§ 35 odst. 3). Odpírá-li autor takového díla udělit svolení bez vážného důvodu, mohou se tyto osoby domáhat nahrazení chybějícího projevu jeho vůle u soudu. Ustanovení § 35 odst. 3 zůstává nedotčeno.

- podle § 60⁴ odst. 2 a 3 mohou užít své dílo – bakalářskou/diplomovou práci - nebo poskytnout licenci k jejímu využití jen s předchozím písemným souhlasem Univerzity Tomáše Bati ve Zlíně, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše);
- pokud bylo k vypracování bakalářské/diplomové práce využito softwaru poskytnutého Univerzitou Tomáše Bati ve Zlíně nebo jinými subjekty pouze ke studijním a výzkumným účelům (tj. k nekomerčnímu využití), nelze výsledky bakalářské/diplomové práce využít ke komerčním účelům.

Prohlašuji, že:

- jsem bakalářskou/diplomovou práci zpracoval/a samostatně a použité informační zdroje jsem citoval/a;
- odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

Ve Zlíně 28. 2013

⁴ zákon č. 121/2000 Sb. o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon) ve znění pozdějších právních předpisů, § 60 Školní dílo:

- (2) Není-li sjednáno jinak, může autor školního díla své dílo užít či poskytnout jinému licenci, není-li to v rozporu s oprávněnými zájmy školy nebo školského či vzdělávacího zařízení.
- (3) Škola nebo školské či vzdělávací zařízení jsou oprávněny požadovat, aby jim autor školního díla z výdělku jím dosaženého v souvislosti s užitím díla či poskytnutím licence podle odstavce 2 přiměřeně přispěl na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložily, a to podle okolností až do jejich skutečné výše; přitom se přihlídí k výši výdělku dosaženého školou nebo školským či vzdělávacím zařízením z užití školního díla podle odstavce 1.

ABSTRAKT

Teoretická část práce s názvem Partnerství veřejného a soukromého sektoru, urbánní regenerace anglických měst jako příklad dobré praxe pro Českou republiku se zabývá teoretickými přístupy ke studiu urbánní regenerace a PPP. Dále jsou uvedeny rozdíly mezi termíny revitalizace, regenerace a urban renewal. V praktické části jsou představeny a poté vyhodnoceny příklady urbánní regenerace a PPP v Anglii. Cílem práce je zpracovat koncepci urbánní regenerace a PPP vybraných měst v České republice a navržení opatření včetně zdrojů financování.

Klíčová slova: partnerství, přestavba, regenerace, revitalizace, urbánní politika

ABSTRACT

The theoretical part of the thesis entitled "Public Private Partnership, urban regeneration in English cities as an example of good practice for the Czech Republic" is engaged in theoretical approaches to the study of urban regeneration and PPP. The following are the differences between the terms of revitalization, regeneration and urban renewal. In the practical part are presented and then evaluated examples of urban regeneration and PPP in England. The aim of the thesis is to elaborate the concept of urban regeneration and PPP in selected cities in the Czech Republic and propose measures, including funding.

Keywords: partnership, renewal, regeneration, revitalization, urban policy

Na tomto místě bych rád poděkoval RNDr. Pavlu Bednářovi, PhD. za odborné vedení a cenné rady při zpracování diplomové práce.

Prohlašuji, že odevzdaná verze bakalářské/diplomové práce a verze elektronická nahraná do IS/STAG jsou totožné.

OBSAH

ÚVOD	10
I TEORETICKÁ ČÁST	12
1 PARTNERSTVÍ VEŘEJNÉHO A SOUKROMÉHO SEKTORU (PPP)	13
1.1 HISTORIE A VÝVOJ PPP	14
1.2 VÝHODY PPP	15
1.3 NEVÝHODY PPP	16
1.4 SCHÉMA PPP PROCESU	17
1.4.1 Přípravná fáze.....	17
1.4.2 Fáze výběrového řízení	17
1.4.3 Realizační fáze	18
1.5 FINANCOVÁNÍ PPP	18
1.6 PPP PROJEKTY V EU	20
1.6.1 Příklady PPP projektů ve světě	22
2 URBÁNNÍ REGENERACE	24
2.1 VÝVOJ URBÁNNÍ REGENERACE	24
2.2 FÁZE URBÁNNÍ REGENERACE.....	28
3 URBÁNNÍ POLITIKA	30
3.1 URBÁNNÍ POLITIKA V ČR.....	30
3.1.1 Zásady urbánní politiky.....	31
3.1.2 Implementace Zásad urbánní politiky	33
4 REVITALIZACE / REGENERACE / URBAN RENEWAL	35
II PRAKTICKÁ ČÁST	37
5 PPP A URBÁNNÍ REGENERACE VE VELKÉ BRITÁNII	38
5.1 SYSTÉM PODPORY PPP	39
5.2 VÝVOJ POČTU A HODNOTY PPP PROJEKTŮ	40
5.3 ÚSPĚŠNÉ PROJEKTY V OBLASTI URBÁNNÍ REGENERACE.....	44
6 PPP A URBÁNNÍ REGENERACE V ČR	55
6.1 SYSTÉM PODPORY PPP V ČESKÉ REPUBLICE.....	55
6.2 ÚDAJE O PPP PROJEKTECH V ČESKÉ REPUBLICE.....	56
6.3 PILOTNÍ PPP PROJEKTY	59
6.4 PROJEKTY VE FÁZI REALIZACE.....	64
7 NÁVRHY URBÁNNÍ REGENERACE A PPP PROJEKTŮ V ČESKÉ REPUBLICE	71
ZÁVĚR	83
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	85

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK	94
SEZNAM OBRÁZKŮ	96
SEZNAM TABULEK.....	97
SEZNAM GRAFŮ	98

ÚVOD

Jako téma své diplomové práce jsem si vybral Partnerství veřejného a soukromého sektoru, urbánní regenerace anglických měst jako příklad dobré praxe pro Českou republiku. Přiznám se, že po celou dobu mého studia UTB, mne téma PPP projektů velmi zajímalo. Nebylo to snad tím, že zde protékají opravdu velké sumy peněz, ale spíše tím, jak takové bilaterální partnerství soukromého a veřejného sektoru může účelně a efektivně fungovat a zlepšit tak kvalitu života široké skupině obyvatel.

Jak samotný název PPP napovídá, Public Private Partnership, v jazyce českém doslovně přeloženo jako Partnerství veřejného a soukromého sektoru vzniká za účelem využití zdrojů a schopností, zejména pak finančních, soukromého sektoru při zajištění veřejné infrastruktury případně veřejných služeb ve vybraných odvětvích. Jednotlivé varianty PPP, jsou-li tedy odborně a úspěšně aplikovány, zvyšují kvalitu, efektivnost, účelnost a rychlost veřejných služeb včetně výkonu státní správy a významně tak urychlují realizaci potřebných infrastrukturních projektů s pozitivním dopadem na rozvoj státní a zejména pak regionální ekonomiky.

Avšak pouhý fakt zapojení soukromého sektoru není sám o sobě zárukou efektivity. Proces delegování funkcí veřejných institucí má smysl pouze tehdy, jestliže je soukromý sektor, partner - protistrana, motivován stanovenými a předem dojednanými podmínkami k výkonům, které by v rámci fungování institucí veřejného sektoru byly jen velmi obtížně dosažitelné. Úspory a dosažené výnosy se potom musí dělit mezi obě smluvní strany.

Klíčové je proto v celém procesu vyvolání intervence s cílem maximální konkurenční soutěže mezi zájemci o roli poskytovatele služeb, aby se co nejpodrobněji odhalily skutečné možnosti potencionálních partnerů ze soukromého sektoru. Stěžejní částí tohoto požadavku je absolutní transparentnost poptávky prostřednictvím vypsání tendrů a otevřených výběrových řízení. Neméně důležité je následně kvalifikované řízení celého procesu pomocí stanovených smluvních podmínek a jejich následné důsledné kontroly.

Teoretická část diplomové práce se zabývá rozbořením samotné podstaty a názvu PPP, historií a vývojem, vzájemně jsou porovnávány výhody k rizikům. Dále se práce věnuje konkrétním procesním mechanismům v jednotlivých fázích PPP procesu. V bodě Financování PPP jsou porovnány varianty PPP projektů podle role soukromého a veřejného sektoru. V další fázi teoretické části je blíže objasněn pojem urbánní regenerace, jeho vývoj a fáze

procesu samotného je rozklíčován v podrobné tabulce. Urbánní politice v ČR je věnována následující část. Jsou zde specifikovány hlavní zásady tohoto pojmu. Teoretická část diplomové práce je zakončena pojmy revitalizace, regenerace a urban renewal.

Praktická část je zaměřena na inspirativní příklady dobré praxe PPP a urbánní regenerace ve Velké Británii, zemi, kde s těmito projekty mají bohaté zkušenosti. Popsány jsou nejúspěšnější příklady spolupráce veřejného a soukromého sektoru a je zhodnocen jejich přínos. Stejná analýza PPP projektů je provedena v rámci České republiky včetně kompletního zmapování historie této formy spolupráce na tuzemském území. V poslední fázi diplomové práce jsou navrženy tři projekty, které by dle mého názoru byly vhodné k regeneraci formou PPP spolupráce.

I. TEORETICKÁ ČÁST

1 PARTNERSTVÍ VEŘEJNÉHO A SOUKROMÉHO SEKTORU (PPP)

Zkratka PPP je převzatá z anglického termínu Public Private Partnership a v češtině znamená Partnerství veřejného a soukromého sektoru. PPP znamená spolupráci veřejného a soukromého sektoru vzniklou za účelem využití zdrojů a schopností soukromého sektoru při zajištění veřejné infrastruktury či veřejných služeb. (Ministerstvo vnitra, © 2010) Při odborné a úspěšné aplikaci PPP dochází ke zvýšení kvality a efektivnosti veřejných služeb včetně výkonu státní správy a také dochází k realizaci významných infrastrukturních projektů s pozitivním dopadem na rozvoj ekonomiky. (Česká republika, 2009)

Charakteristickými prvky PPP jsou obvykle:

- Relativně dlouhodobé trvání vztahu týkajícího se spolupráce mezi veřejnoprávním a soukromým partnerem.
- Financováním projektu částečně soukromým sektorem, někdy prostřednictvím dohod mezi různými stranami. Veřejné prostředky lze začlenit do soukromých fondů.
- Významná úloha ekonomického provozovatele, který se účastní různých fází projektu. Veřejnoprávní partner se soustředí především na definování cílů, které je nutné dosáhnout a přebírá odpovědnost za dohled nad jejich dodržáním.
- Rozdělení rizik mezi veřejnoprávního partnera a soukromého partnera, na něhož jsou přenesena rizika nesená veřejným sektorem. Konkrétní rozdělení rizik se však určuje případ od případu. Ne vždy nese veškerá rizika spojená s projektem či jejich podstatnou část soukromý partner. (Komise evropských společenství, 2004)

Mezi hlavní důvody pro využití PPP projektů patří zaměření se na celoživotní náklady projektu, efektivita a platba odvíjející se od kvality poskytovaných veřejných služeb. Dalším důvodem může být skutečnost, že v době výpadků veřejných financí i fondů EU umožňují PPP projekty realizaci významných projektů dnes a hned tak využívat benefitů z uspokojování veřejné služby. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2012)

Mezi typické příklady realizace formou PPP projektů se řadí následující obory:

- Dopravní infrastruktura – dálnice, mosty, tunely, rychlodráhy;

- Administrativa – úřady, soudy, věznice, administrativní prostory;
- Zdravotnictví – nemocnice;
- Školství – školy, univerzitní komplexy, studentské koleje;
- Obrana – speciální infrastruktura, výzbroj;
- Utility – vodárenství. (Česká republika, 2009)

1.1 Historie a vývoj PPP

K překročení pokusů programového začleňování soukromého sektoru do poskytování veřejných služeb na celém světě došlo až ke konci osmdesátých let minulého století. První země, která tento přístup začala využívat ve větším měřítku, byla Velká Británie. Za posledních deset let došlo k výraznému rozšíření role soukromého sektoru ve financování a provozování infrastruktury. Projekty PPP se osvědčily v Irsku, Nizozemí, Portugalsku, Španělsku, Francii, USA, Kanadě, Japonsku nebo Austrálii. Došlo rovněž k rozšíření v řadě rozvíjejících se zemí jako je Chile či Jihoafrická republika. (BusinessInfo.cz, 2004)

Pomocí zkušeností z PPP programů v jednotlivých zemích a sektorech je získáno know-how a nedochází k opakování chyb a přístupů, které se neosvědčily. Při vyhodnocování projektů, ať už se jedná o národní či mezinárodní úroveň, je potřeba zaměřit se na obecné rysy a oprostít se od konkrétních úspěchů nebo naopak problémů. Pouhé zapojení soukromého sektoru není zárukou efektivity. Delegace funkcí veřejných institucí má smysl, pokud je soukromý partner motivován k výkonům, které by v rámci fungování institucí veřejného sektoru byly těžko dosažitelné. (BusinessInfo.cz, 2004)

Pro celý proces je klíčovou aktivitou vyvolání maximální konkurenční soutěže mezi zájemci o roli poskytovatele služeb. Poté dochází k odhalení možnosti potenciálních partnerů ze soukromého sektoru. Důležitá je transparentnost poptávky prostřednictvím tendrů a otevřených výběrových řízení, ale také kvalifikované řízení celého procesu prostřednictvím stanovených smluvních podmínek. (BusinessInfo.cz, 2004)

Nejvíce zkušeností s projekty PPP má Velká Británie, od roku 1993 bylo v Británii a Walesu podepsáno více než 440 PPP projektů. Více než 200 projektů je v současnosti funkčních a zajišťuje vysoce kvalitní veřejné služby. (BusinessInfo.cz, 2004)

1.2 Výhody PPP

Hlavní výhody PPP projektů jsou:

➤ **Orientace na náklady životního cyklu**

PPP projekty se neorientují ani na nejnižší pořizovací náklady, ani na nejnižší provozní náklady. Nejdůležitější je co nejnižší součet všech nákladů, které budou na uspokojování veřejné služby vynaloženy v průběhu celého smluvního období. Smluvní období činí běžně 10 – 30 let.

➤ **Zachování kontroly**

Veřejnému sektoru je umožněno věnovat se naplno tomu, co umí nejlépe a realizace infrastrukturních projektů je přenechána soukromému sektoru.

➤ **Kvalita**

Za vynaložení stejných nebo nižších nákladů získává veřejný sektor vyšší kvalitu veřejných služeb.

➤ **Přenos rizik**

Zodpovědnost je pomocí smluvní dokumentace mezi oba sektory rozdělena tak, aby každý sektor nesl takovou zodpovědnost, kterou dokáže nejlépe řídit.

➤ **Efektivní realizace**

Pomocí PPP jsou infrastrukturní projekty realizovány dříve, rychleji a bez rizika překročení rozpočtu pro veřejný sektor.

➤ **Transparentnost**

Ve veřejné soutěži jde většinou o velké zakázky, kterých se účastní velké množství subjektů, a tak jsou pod dohledem soutěžících, médií i občanů.

➤ **Oboustranná výhodnost**

PPP projekty musí být výhodné pro obě strany, jak pro veřejný, tak i pro soukromý sektor.

➤ **Motivace**

Motivace soukromého sektoru ve formě dlouhodobých příjmů je podmíněna dodržováním přísných smluvních podmínek o kvalitě dodané služby. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2012)

1.3 Nevýhody PPP

V letech 1992 až 2012 je forma PPP používána v celé řadě odvětví. Zkušenosti z minulých projektů ukázaly, že řada aspektů PPP nefunguje účinně. To způsobuje pomalý a nákladný proces zadávání veřejných zakázek, nedostatečně flexibilní smlouvy, nedostatek transparentnosti budoucích závazků vytvořených PPP projektů a dojem, že někteří investoři učinili neočekávané zisky. (Her Majesty's Treasury, 2012)

Uvedu jeden příklad, který je považován za největší neúspěch PPP projektů ve Velké Británii. Jedná se o první velký projekt zrealizovaný metodou PPP ve Velké Británii, Channel Tunnel Rail link. Projekt výstavby 50 km dlouhého tunelu pod kanálem La Manche spojuje francouzské Calais s anglickým Doverem. Projekt se však od jeho zahájení potýká s nedostatkem financí a velkou konkurencí v podobě nízkorozpočtových aerolinií. Přilákat zákazníky se nepovedlo ani výrazným snížením cen jízdenek. Podmořská doprava mezi Velkou Británií a Francií funguje i přes finanční problémy nadále, společnost která tunel provozuje však musela podstoupit restrukturalizaci. (Ostřížek, 2007)

Hlavní problémy PPP projektů nejen ve Velké Británii, kterým je potřeba se vyvarovat, jsou:

- Politické: politicky nechtěné PPP, nedostatečná vůle zadavatele ke spolupráci;
- Technické: nepředvídatelné problémy;
- Marketingové: projekt, který nepřináší nic atraktivního, ale neobejde se bez nepohodlí;
- Finanční: příliš optimistický finanční plán, podcenění technických rizik, představa hladkého průběhu prací;
- Organizační: složitá struktura, neschopnost využít konkurenční prostředí mezi subdodavateli;
- Tržní: ohrožení pověsti vlastníků původně prestižním projektem. (Slavík, 2011)

1.4 Schéma PPP procesu

Proces realizace PPP projektu se člení do tří hlavních fází, které jsou dále rozděleny na dílčí etapy.

1.4.1 Přípravná fáze

Proces vytváření investičního rozhodnutí na straně zadavatele je první etapou přípravné fáze. Zahrnuje vlastní identifikaci projektu, která vychází z definice konkrétní a objektivně odůvodnitelné potřeby na straně zadavatele. Ve fázi identifikace projektu zadavatel nejdříve definuje své potřeby, zhodnotí cesty vedoucí k jejich naplnění, rozpočtové možnosti a také zda lze z pohledu ekonomického, provozního, technického a právního uvažovat o vhodnosti zajištění této potřeby s využitím metody PPP. (Ministerstvo financí, 2013)

V případě, že projekt není pro realizaci vhodný, nemusí se zadavatel vzdát záměru realizovat projekt jako takový, nicméně bude namísto analyzovat jiné možnosti realizace dané investice, například klasickou veřejnou zakázkou. Pokud úvodní analýzy ukáží, že PPP je smysluplnou cestou realizace dané investice, zadavatel přistoupí ke druhé etapě v rámci přípravné fáze. (Ministerstvo financí, 2012)

Druhou etapou je zpracování komplexní studie proveditelnosti. Vypracování této studie je nezbytné u naprosté většiny PPP projektů. V této fázi je nutné zabývat se otázkou, v jakém právním režimu bude probíhat zadání projektu. Pokud projekt splňuje kritéria koncese, bude jej třeba zadat v koncesním řízení podle koncesního zákona. V případě veřejné zakázky bude projekt zadán v zadávacím řízení podle zákona o veřejných zakázkách. (Jurčík, 2007) Druhá etapa přípravné fáze je završena schvalovacím procesem. (Ministerstvo financí, 2013)

Na vypracování studie proveditelnosti a její schválení navazuje třetí etapa přípravné fáze, která spočívá v přípravě výběrového řízení. Nejdůležitější součástí této etapy je vytvoření zadávací nebo koncesní dokumentace, jejíž součástí je návrh smlouvy a platební mechanismus. (Ministerstvo financí, 2013)

1.4.2 Fáze výběrového řízení

Fáze výběrového řízení je zahájena odesláním uveřejnění oznámení o zahájení příslušného druhu výběrového řízení. Postupů zadání je několik, ale vzhledem ke složitosti předmětu

plnění a právních vztahů vznikajících v rámci PPP projektů je vhodné zvolit druh řízení, který umožňuje diskusi s dodavatelem. Takovým řízením je například soutěžní či koncesní dialog, nebo řízení s vyjednáváním o již podaných nabídkách. Fáze výběrového řízení je završena výběrem vítězného uchazeče a uzavřením smlouvy. (Ministerstvo financí, 2013)

1.4.3 Realizační fáze

Ne vždy dochází po uzavření smlouvy k bezprostřední realizaci projektu. Ve spoustě případů je účinnost smlouvy vázána na splnění řady odkládacích podmínek, především uzavření smluv o financování a zajišťovacích institutů. Poté, co dojde k jejich splnění (tzv. closing nebo financial close) se smlouva stává účinnou a může dojít k zahájení realizační fáze. Realizační fáze u PPP projektů, při kterých dochází k budování infrastruktury a jejímu provozování, sestává ze dvou oddělených, na sebe navazujících etap. Jedná se o fázi výstavby a fázi provozu. Typické je, že k zahájení plateb dodavateli zásadně dochází až po úspěšném završení fáze výstavby a zahájení provozu zařízení. (Ministerstvo financí, 2013)

1.5 Financování PPP

Pro PPP projekty je typické, že počáteční náklady na příslušnou infrastrukturu jsou z větší části placeny a financovány soukromým sektorem. Na základě koncesní smlouvy poté veřejný sektor platí soukromému partnerovi pravidelné poplatky. Z vlastních prostředků financuje soukromý partner většinou jen menší část projektu. Většina financování připadá na komerční banky a mezinárodní finanční instituce. Jednou ze zásadních otázek, které musí veřejný i soukromý sektor řešit v souvislosti s proveditelností PPP projektů, je schopnost získat financování (tzv. bankability). Jistota budoucích peněžních toků je nejdůležitějším z parametrů, které banky testují. „*Projekty, které nejsou financovatelné, jsou PPP formou neproveditelné.*“ (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2003)

Budoucí peněžní toky často nezávisí na konkrétním zadavateli PPP projektu. Dodavatelé a financující instituce často vyžadují vedle koncesní smlouvy také uzavření tzv. přímé smlouvy o podpoře s tím subjektem, na němž závisí budoucí peněžní toky (tj. stát, regulátor nebo zřizovatel příspěvkové organizace). Tzv. přímé smlouvy nejsou v současné době nijak upravené, ale je doporučeno, aby se řídily běžnými soukromo-právními normami,

aby byla otevřená pravomoc k jejich uzavírání a aby podléhaly dvojstupňové přezkumné pravomoci soudů. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2003)

U financování některých PPP projektů je možnost čerpání prostředků ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti. V této souvislosti je potřeba upozornit na následující požadavky:

1. požadavek, aby příslušné projekty byly zadány v souladu s pravidly EU pro zadávání veřejných zakázek;
2. požadavek spolufinancování;
3. požadavek čerpání na veřejné projekty, se kterými souvisí otázka vlastnictví financované infrastruktury. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2003)

Součástí počáteční fáze každého PPP projektu by mělo být posouzení možností čerpání fondů podle pravidel EU. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2003)

Následující tabulka obsahuje varianty PPP projektů podle role soukromého a veřejného sektoru. V tabulce jsou uvedeny rozdíly v projektování a výstavbě, financování, provozu a údržbě, kontaktech se zákazníky, dále ve vlastnictví aktiv, době trvání a typu plateb. Písmeno „S“ znamená soukromý sektor a „V“ znamená veřejný sektor.

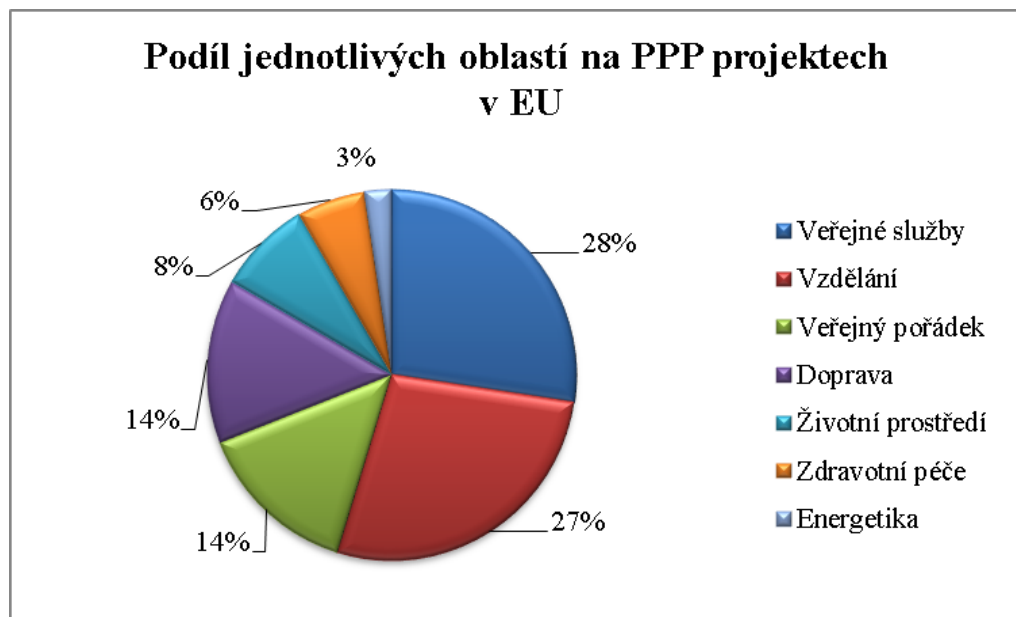
Tabulka 1 Varianty PPP projektů (Pavel, 2007)

Projekt a stavba	Financování	Provoz a údržba	Kontakt se zákazníky	Vlastnictví aktiv	Označení v angličtině	Doba trvání smlouvy (počet let)	Typ plateb
S	V	V	V	V	D&B	-	pevná cena
V	V	S	V	V	O&M	5 – 10	paušální platby
V	V	S	S	V	Leasing	10 – 20	uživatelské poplatky
S	V	S	V	V	DB&O	15 – 20	platby vázané na technickou výkonnost

Projekt a stavba	Financování	Provoz a údržba	Kontakt se zákazníky	Vlastnictví aktiv	Označení v angličtině	Doba trvání smlouvy (počet let)	Typ plateb
S	S	V	V	V	DB&F	15	anuita
S	S	S	V	V	BOT/DBFO	20 – 30	platby vázané na technickou výkonnost
S	S	S	S	V	Concession	30 – 80	uživatelské poplatky
S	S	S	S	S (dočas.)	BOOT	20 – 30 perpetuita	platby vázané na technickou výkonnost
V/S	V/S	S	S	V/S	Concession of specialised facilities	15 – 25	uživatelské poplatky
V/S	V/S	V/S	V/S	V/S	Joint-venture	perpetuita	uživatelské poplatky
S	S	S	S	S (dočas.)	BOOT with commercial risks	20 – 30 perpetuita	uživatelské poplatky

1.6 PPP projekty v EU

Nejvíce PPP projektů přesahujících částku 10 mil. EUR bylo realizováno v oblasti veřejných služeb (23 %), vzdělání (23 %), veřejného pořádku a bezpečnosti (12 %) a v oblasti dopravy (12 %). Další oblastí využívající spolupráci veřejného a soukromého sektoru je životní prostředí (7 %), zdravotní péče (5 %) a energetika (2 %). Z informací European PPP Expertise Centre (EPEC) vyplývá, že nejvíce PPP projektů bylo spuštěno ve Velké Británii, avšak nejvíce finančních prostředků bylo investováno do projektů ve Francii. (ManagerWeb.cz, 2012)



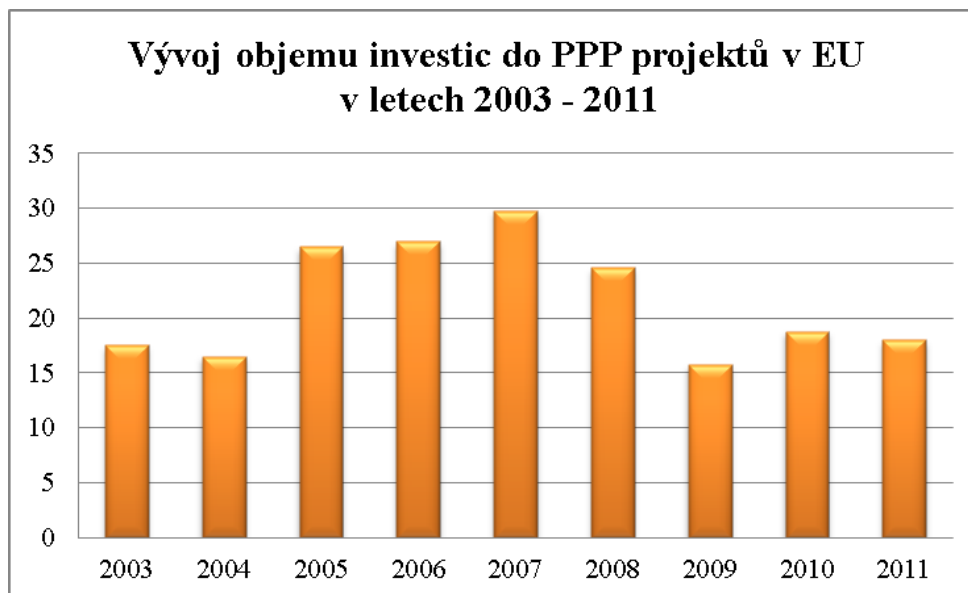
Graf 1 Podíl jednotlivých oblastí na PPP projektech v EU (ManagerWeb.cz, 2012)

V roce 2011 tvořily z celkového počtu 84 PPP projektů v EU 82 % transakce ve Velké Británii, Francii, Německu, Španělsku a Belgii. Největším projektem roku 2011 byla výstavba vysokorychlostní železnice v Bordeaux ve Francii. Plánovaná investice koncesionáře činí 5,4 mld. EUR. (ManagerWeb.cz, 2012)

V roce 2010 bylo v EU spuštěno celkem 122 PPP projektů. V porovnání s rokem 2010 došlo sice v roce 2011 ke snížení počtu projektů, celkový objem finančních prostředků však zůstává téměř stejný. V roce 2010 to bylo 18,3 mld. EUR a průměrná velikost jednoho PPP projektu dosáhla 163 mil. EUR. Finanční prostředky pro rok 2011 dosáhly 17,9 mld. EUR, což je o 2 % méně než v roce 2010. Průměrná velikost jednoho PPP projektu v roce 2011 činila 163 mil. EUR. (ManagerWeb.cz, 2012)

Následující tabulka představuje vývoj objemu investic do PPP projektů EU v letech 2003 – 2011. Dle EPEC byly rekordním období roky 2005 – 2008, kdy se objem finančních prostředků investovaných do PPP projektů pohyboval okolo 20 mld. EUR. Jednoznačně nejúspěšnějším byl rok 2007, ve kterém bylo dosaženo hranice 30 mld. EUR. (ManagerWeb.cz, 2012)

Tabulka 2 Vývoj objemu investic do PPP projektů v EU v letech 2003 – 2011
(ManagerWeb.cz, 2012)



1.6.1 Příklady PPP projektů ve světě

Irsko ovlivnila Velká Británie se svými zkušenostmi v oblasti PPP. Zahájené projekty v Irsku zahrnují například most West-link na dálnici západně od Dublinu, provozování dráhy Luas Line v Dublinu, projekt výroby energie z odpadků v Dublinu nebo stavbu první z pěti plánovaných školních zařízení. Projekty PPP v Nizozemí úspěšně pracují v dopravním sektoru a jsou přenášeny i do školství, zdravotnictví a stavění budov pro veřejnou správu. Nejvýznamnějším PPP projektem v Nizozemí je kontrakt na dodávku a údržbu tratě a signalizace vysokorychlostní železnice mezi Belgií a Amsterdamem. V oblasti PPP je aktivní také Portugalsko, a to zejména co se týče budování silniční infrastruktury. Bohaté zkušenosti s budováním a provozováním veřejné infrastruktury soukromými subjekty má Francie. Velmi slibným trhem pro PPP je Itálie. Mezi nejdůležitější projekty se řadí projekt výroby energie z odpadu Tecnoborgo z roku 2001 v objemu 61,5 mil. EUR. Další projekty zahrnují výstavbu dálnice Milan-Brescia, s objemem investic 756 mil. EUR, nebo nemocnici Mestre, která představuje objem investic ve výši 195 mil. EUR. V Německu jsou projekty PPP zvažovány v oblasti dálniční sítě. K realizaci PPP projektů ještě nedošlo ve skandinávských zemích z důvodu relativně vysokého standardu infrastruktury. Zajímavé jsou rovněž zkušenosti mimoevropských zemí. Chile i Brazílie mají program zavedení PPP

jako formy zajištění veřejné infrastruktury. Jedním z prvních kontraktů Jihoafrické republiky byla smlouva na vybavení nemocnice Albert Luthuli. Další realizované projekty zahrnují oblast ekologické turistiky a provozování flotily na Northern Cape. (BusinessInfo.cz, 2004)

2 URBÁNNÍ REGENERACE

Regenerace zahrnuje veřejné, soukromé, komunitní a dobrovolné odvětví, která společně pracují na zlepšení kvality života pro všechny. Je potřeba zajistit, aby se organizace i jednotlivci učili z úspěchů, ale také nezdarů ostatních, a to vyžaduje pevné jádro osvědčených postupů. (McCarthy, 2007)

Dle Robertse a Sykese (2000) je urbánní regenerace komplexní a integrovanou vizí a akcí, která vede k řešení problémů měst, a která se snaží přinést trvalé zlepšení v oblasti ekonomické, fyzické, sociální a environmentální.

Urbánní regenerace je jedním z klíčových nástrojů pro zvýšení konkurenceschopnosti měst, tvořících základ ekonomické prosperity příslušného regionu či země. Proces urbánní regenerace většinou zahrnuje vnitřní části měst, které jsou spojeny s vyšší mírou rizika investice. Ve vnitřních částech města je urbánní regenerace mnohdy spojena nejen s přeměnou fyzického prostředí a funkčního využití, ale také s přeměnou sociálního prostředí, což znamená zvýšení sociálního statusu obyvatelstva buď jeho výměnou, nebo začleněním stávajícího obyvatelstva do procesu regenerace. (Bednář et al., 2012)

Z pohledu spolupráce veřejného a soukromého sektoru představuje začlenění stávajícího obyvatelstva do procesu regenerace ideální stav. Dochází totiž k zahrnutí všech klíčových aktérů: veřejný a soukromý sektor, občané a nevládní organizace. K hodnocení procesu urbánní regenerace dochází především na národní úrovni. Vyšší samosprávně celky disponují příslušnými rozhodovacími pravomocemi v oblasti stanovení regulací a postupu v oblasti spolupráce soukromého a veřejného sektoru. Na úrovni městské jsou představovány případové nebo komparativní studie, které sledují dílčí procesy urbánní regenerace. (Bednář et al., 2012)

2.1 Vývoj urbánní regenerace

V tabulce 2 je popsán vývoj urbánní regenerace od rekonstrukce v padesátých letech přes revitalizaci v šedesátých letech, obnovu v sedmdesátých letech, asanaci v osmdesátých letech až po regeneraci v letech devadesátých.

Tabulka 3 Vývoj urbánní regenerace (Roberts a Sykes, 2000)

Doba	50. léta	60. léta	70. léta	80. léta	90. léta
Typ	Rekonstrukce	Revitalizace	Přestavba	Asanace	Regenerace
<i>Základní strategie a orientace</i>	Rekonstrukce a dostavba starších oblastí měst a obcí	Příměstský a periferní růst	Programy zaměřené na obnovu, vývoj na periférii	Projekty zástavby a asanace, projekty mimo město	Komplexnější podoba politiky a praxe, integrované „léčby“
<i>Klíčovní aktéři a zúčastněné strany</i>	Státní správa a samospráva, soukromý sektor, vývojáři a dodavatelé	Přesun k rovnováze mezi veřejným a soukromým sektorem	Rostoucí role soukromého sektoru a decentralizace místní správy	Důraz na soukromý sektor a speciální agentury, růst partnerství	Převládající partnerství
<i>Prostorová úroveň aktivity</i>	Kladen důraz na lokální úroveň	Vznik aktivit na regionální úrovni	Regionální a lokální úroveň	Důraz na lokální úroveň	Znovuzavedení strategické perspektivy, růst regionální aktivity
<i>Ekonomický dopad</i>	Investice veřejného sektoru se zapojením soukromého sektoru	Rostoucí vliv soukromých investic	Omezení zdrojů veřejného sektoru a růst soukromých investic	Dominantní soukromý sektor, vybrané veřejné prostředky	Vyváženost financování veřejným a soukromým financováním a dobrovolníky

Doba Typ	50. léta Rekonstrukce	60. léta Revitalizace	70. léta Přestavba	80. léta Asanace	90. léta Regenerace
<i>Sociální obsah</i>	Zlepšení podmínek bydlení a životní úroveň	Zvyšování sociální péče a blahobytu	Komunitní akce a větší posílení	Svépomoc komunity s podporou státu	Důraz na roli komunity
<i>Fyzický důraz</i>	Změny vnitřních oblastí a periferní rozvoj	Paralelní rekonstrukce stávajících ploch	Rozsáhlejší obnova starších městských oblastí	Stěžejní programy změn a nového rozvoje	Dědictví a zachování
<i>Přístup k životnímu prostředí</i>	Terénní úpravy a ekologizace	Selektivní zlepšení	Zlepšení životního prostředí pomocí inovací	Růst zájmu o širší přístup k životnímu prostředí	Zavedení širší myšlenky udržitelnosti životního prostředí

Urbánní regenerace je sice osvědčený, ale jen málo pochopitelný jev. I přesto, že do regeneračních programů byla zapojena většina měst a obcí a zúčastnilo se jich mnoho developerských společností, finančních institucí a organizací, neexistuje jednotná předepsaná forma urbánní regenerace a spolehlivý zdroj informací. (McCarthy, 2007)

Následující odrážky identifikují pět hlavních témat, které dominují předchozí éře městské změny a politiky. Těmito tématy jsou:

- vztah mezi fyzikálními podmínkami v městských oblastech a sociálními a politickými odezvami;
- potřeba věnovat se otázkám bydlení a zdraví v městských oblastech;
- vhodnost propojení sociálního zlepšení s hospodářským pokrokem;
- omezování růstu měst;

- měnící se role a charakter urbánní politiky. (Roberts a Sykes, 20000)

Témata představují především původ a výsledky minulých problémů a politických reakcí. Ačkoli odrážejí trvalý a kontinuální charakter hospodářské, sociální a fyzické změny, samy o sobě nepřinášejí základ pro komplexní definici regenerace měst. (McCarthy, 2007) K vytvoření definice je nutné identifikovat nové oblasti zájmu a pravděpodobné budoucí výzvy, které budou reprezentovány potřebou zajistit ve všech oblastech veřejné a soukromé politiky dobré fungování v souladu se zásadami trvale udržitelného rozvoje. (Roberts a Sykes, 2000)

Urbánní regenerace nabývá mnoha rozličných forem a v současném světě je představována selektivním nahrazováním původního obyvatelstva sociálně silnějším včetně fyzického zlepšování kvality městského prostředí vyjádřené postmoderním stylem architektury a urbanismu, kulturními inovacemi, spotřebními atrakcemi a zábavou. Mezi základní strategie urbánní regenerace patří:

- Regenerace prostřednictvím rozvoje maloobchodní sítě a navazujících služeb. Klíčovými faktory jsou: vytváření prostor pro maloobchodní podnikání, odpovídající mix prodejních jednotek, zvýšení hodnoty budov, vytváření pracovních míst, kvalita života a budování image města.
- Regenerace prostřednictvím vlastnictví nemovitosti je charakterizována budováním a údržbou nemovitostí, snahou o zvýšení cen pozemků a nájmu, společné financování veřejným a soukromým sektorem. Je kladen důraz na zařazení funkce bydlení a přitažení a následné udržení vlastníků budov.
- Regenerace prostřednictvím kultury a kulturních akcí je orientována na zajištění vyrovnanosti výdajů, budování měkké infrastruktury a přitáhnutí podnikatelských aktivit (restaurace, bary, kluby, kavárny). Snaží se o co největší diverzifikaci, zvýšení ekonomického příspěvku a vylepšení image dané čtvrti.
- Regenerace prostřednictvím zábavy zahrnuje v první řadě atraktivitu místa pro obyvatelstvo města a jeho zázemí, dále přitážení investic do fyzické obnovy čtvrtí, rozvoj brownfields, nárůst zaměstnanosti a tvorbu příjmů. (Bednář et al., 2012)

2.2 Fáze urbánní regenerace

V následující tabulce jsou charakterizovány fáze urbánní regenerace. První fází je sanace nebo budování infrastruktury trvající 1 až 5 a více let, druhou fází je rozvoj, který trvá 2 až 3 roky a investice je fází poslední trvající více než 5 let. V tabulce jsou uvedeny převažující aktivity daných fází, jejich charakteristika a institucionální zapojení.

Tabulka 4 Fáze urbánní regenerace (Bednář et al., 2012)

Fáze regenerace	Převažující aktivity	Charakteristika	Institucionální zapojení
Sanace / budování infrastruktury <i>1 až 5 a více let</i>	Úprava lokality Sanace území Uvolnění rozvojového potenciálu prostřednictvím infrastruktury	Vysoké náklady Potenciál pro vysokou návratností Nejistota ohledně konečné hodnoty Nízká likvidita Nízká transparentnost	Investice do nemovitosti z přímých nebo nepřímých zdrojů Emise dluhopisů
Rozvoj <i>2 až 3 roky</i>	Nová výstavba nemovitostí Pronájem prostor nájemcům	Financování prostřednictvím úvěrů Potenciálně vysoký výnos Nedostatečný tok příjmů Nejistá kapitálová hodnota Nízká likvidita Nízká transparentnost	Převaha bankovních úvěrů Omezené institucionální zapojení

Fáze regenerace	Převažující aktivity	Charakteristika	Institucionální zapojení
<p>Investice</p> <p><i>5 a více let</i></p>	<p>Prodej obsazené nemovitostí na investičním trhu</p> <p>Držba nemovitosti</p>	<p>Zabezpečené toky příjmů</p> <p>Růst kapitálové hodnoty</p> <p>Nízké riziko</p> <p>Návratnost dluhopisů</p> <p>Diverzifikace výhod</p> <p>Likvidita v závislosti na struktuře prostředníků</p> <p>Transparentnost v závislosti na struktuře prostředníků</p> <p>Střednědobý až dlouhodobý časový rámec</p>	<p>Vstup jiných institucí do nemovitostí.</p> <p>Roztříštěná struktura vlastnictví regenerovaných nemovitostí</p>

3 URBÁNNÍ POLITIKA

V posledních letech došlo k nárůstu pozornosti věnované problematice měst, kdy se vedle standardních nástrojů v podobě územního plánování nebo regionální politiky zdůrazňuje potřeba existence výhradně urbánně zaměřených nástrojů. Tato silící orientace souvisí s dominantním postavením měst a urbanizovaných prostorů v evropské ekonomice a v posilování její konkurenceschopnosti. Posílení významu urbánní dimenze se promítlo také do základních nařízení k provádění politiky soudržnosti. Základní principy této politiky jsou uskutečňovány prostřednictvím národních strategických referenčních rámců a některých operačních programů. Ze všech 316 operačních programů na období 2007 – 2013 řeší přibližně dvě třetiny urbánní dimenzi, která je prezentována širokým spektrem aktivit v městských oblastech. Potenciálními příjemci prostředků z ERDF v programovém období 2007 – 2013 mohou být všechna města. (Postránecký, 2011)

Spolupráci veřejného a soukromého sektoru v oblasti urbánní regenerace v EU, a tím i v ČR lze podpořit iniciativou finančního inženýrství Evropské investiční banky a Evropské komise – JESSICA (Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas). JESSICA podporuje spolupráci prostřednictvím úvěrů, záruk a ekvitou. Finanční zdroje je možné, díky revolvingovému charakteru, využít i po skončení současného programovacího období. Pro financování v rámci iniciativy je potřeba zařadit projektový záměr do programu integrovaného plánu rozvoje města. (Bednář et al., 2012)

3.1 Urbánní politika v ČR

V České republice je uvedený přístup uplatňován v sedmi regionálních operačních programech. Podpora je zaměřena především na řešení centrálních částí měst nad 50 000 obyvatel. Integrovaný operační program směřuje podporu především na revitalizaci čtvrtí s převahou panelových či bytových domů. V posledních letech se v České republice podařilo tendence směřující k formování specifických nástrojů rozvoje měst v evropském měřítku zachytit a promítnout do opatření, která umožňují participaci našich měst na využívání prostředků z programů evropských fondů. K dalšímu posilování urbánní dimenze v podmínkách ČR slouží Zásady urbánní politiky, přijaté usnesením vlády v roce 2010. (Postránecký, 2011)

Cílem Zásad urbánní politiky je iniciovat ucelený koncepční přístup k politice rozvoje měst. Taková politika je v ČR rozptýlena v řadě dokumentů (Strategie regionálního rozvoje ČR, Národní strategický referenční rámec ČR 2007 – 2013, Strategický rámec udržitelného rozvoje, Politika územního rozvoje ČR 2008 a další odvětvové nebo sektorové politiky či koncepce), ale nebyla dosud jednotně zpracována. (EnviWeb.cz, 2011)

3.1.1 Zásady urbánní politiky

„Vládou schválený materiál definuje urbánní politiku jako koncepční a cílevědomou činnost a soubor opatření orgánů veřejné správy zaměřených na podporu rozvoje měst.“ Cíle Zásad urbánní politiky vycházejí z identifikace hlavních problémů rozvoje měst, jejich postavení a funkcí v sídelní a regionální struktuře státu a jsou vyjádřeny šesti zásadami, které jsou dále rozčleněny na strategické směry a rozvojové aktivity. (Postránecký, 2011)

Zásada 1: Regionální charakter urbánní politiky

Strategickými směry jsou koordinace politik a regionální rámec zaměřený podpory měst a rozvoje vztahů město – venkov, které se dále člení na rozvojové aktivity.

Koordinace politik chce vytvořit vazby mezi politikou soudržnosti a ostatními relevantními politikami na místní, regionální, národní a evropské úrovni a chce eliminovat ryze sektorový přístup ve strategických a programových dokumentech na národní a krajské úrovni. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2010)

Regionální rámec zaměřený podpory měst a rozvoje vztahů město – venkov podporuje rozvoj měst jako přirozených a integrujících center regionů, využití komparativní výhody a regionálního specifika a rozvoj a podpora rozvoje vztahů mezi městem a venkovem. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2010)

Zásada 2: Polycentrický rozvoj sídelní soustavy

Mezi rozvojové aktivity *Vyváženého a polycentrického rozvoje soustavy osídlení* patří koordinace tvorby územně plánovací dokumentace na všech úrovních a prevence negativních projevů suburbanizace. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2010)

Zaměřený podpory a realizace polycentrického rozvoje obsahuje podporu vytváření sídelní struktury založené na polycentrickém rozvoji; podporu spolupráce a propojování sítě měst

na národní a nadnárodní úrovni; posilování rozvojové oblasti a osy republikového významu stanovené PÚR ČR a posilování vztahů mezi městy různé velikosti a podpora principu partnerství. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2010)

Zásada 3: Strategický a integrovaný přístup k rozvoji měst

Dokumenty a nástroje strategického rozvoje měst zahrnují uplatňování integrovaných strategických dokumentů jako nástrojů řízení rozvoje a využívání komunitního plánování a dalších strategických nástrojů rozvoje území. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2010)

Koordinace nástrojů a přístupů k rozvoji měst uplatňuje širší využívání integrovaných přístupů v politice rozvoje měst; koordinuje a integruje aktivity realizované jednotlivými ministerstvy a kraji v oblasti rozvoje měst a regionů a tvoří metodické podpory pro strategické řízení měst a regionů. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2010)

Zásada 4: Podpora rozvoje měst jako pólů rozvoje v území

Čtvrtá zásada se člení na devět strategických směrů. Prioritami v jednotlivých strategických směrech jsou především: tvorba podmínek pro podporu podnikatelských aktivit; tvorba podmínek k rozvoji vědy, výzkumu a inovací a jejich aplikací a posilování IT gramotnosti; podpora investice do lidského faktoru; koncentrace finančních prostředků na obnovu a dobudování městské infrastruktury; zvýšení atraktivity měst a kvality veřejných prostranství; podpora tvorby kompaktní sídelní struktury se smíšenými funkcemi; zdravé vyhovující a cenově dostupné bydlení; modernizace objektů zdravotnických zařízení; zajišťování sociální soudržnosti, podpora sociální integrace a solidarity mezi generacemi a v neposlední řadě tvorba kulturní politiky a podmínek pro rozvoj kulturních a jiných aktivit pro využívání volného času. (UrbanInfo.cz, 2010)

Zásada 5: Péče o městské životní prostředí

Péče o městské životní prostředí a jejich šest strategických směrů má za cíl: přijímat opatření ke zlepšování jednotlivých složek životního prostředí; přijímat opatření k předcházení důsledků změn klimatu; efektivně využívat zdroje vody a energie; pečovat o krajinu a chránit přírodní prostředí ve městech a v silně urbanizované krajině a podporovat vzdělávání, poskytovat poradenství a podporovat výměnu zkušeností a osvědčených postupů v péči o životní prostředí. (UrbanInfo.cz, 2010)

Zásada 6: Prohlubování spolupráce, vytváření partnerství a výměna zkušeností při udržitelném rozvoji měst

Integrovaný přístup k řízení rozvoje území se zaměřuje na uplatňování nové formy „spravování území“ (tzv. princip víceúrovňové správy) založené na vzájemném dialogu všech zainteresovaných subjektů a na podporu partnerství a spolupráce v území. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2010)

Informační a metodická pomoc při rozvoji měst se specializuje na podporu výměny informací a zkušeností na místní a regionální úrovni; na podporu vzdělávání a odbornost orgánů na krajské a municipální úrovni a na informování o uplatňovaných postupech a využívaných nástrojích a rozšiřovat sdílení příkladů dobré praxe. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2010)

3.1.2 Implementace Zásad urbánní politiky

Základní rámec urbánní politiky na národní úrovni vytváří **Ministerstvo pro místní rozvoj**. Ministerstvo zabezpečuje metodickou i programovou provázanost s přístupy, záměry a doporučeními orgánů Evropské unie a v rámci programové podpory realizuje podpůrná opatření zahrnutá do operačních programů Strukturálních fondů EU, programů příhraniční spolupráce a národních programů podpor. Mezi další činnosti patří koordinace činnosti dalších dotčených resortů při programování podpory rozvoje městských oblastí. Ministerstvo pro místní rozvoj je gestorem prioritní osy Rozvoj území v rámci Strategického rámce udržitelného rozvoje ČR a zabezpečuje implementaci jeho cílů na regionální a místní úrovni. V oblasti územního plánování vymezuje politiku územního rozvoje státu, dále stanovuje rámcové úkoly pro navazující územně plánovací činnost a stanovuje podmínky pro předpokládané rozvojové záměry. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2010)

Na podpoře urbánního rozvoje se podílejí také **odvětvová ministerstva**. V rámci své působnosti promítají, prostřednictvím tematických operačních programů a národních rozvojových programů, do svých koncepčních a programových dokumentů územní hledisko a zohledňují v nich rozvoj měst a městských oblastí. (UrbanInfo.cz, 2010)

Kraje realizují konkrétní podporu urbánní rozvoje prostřednictvím svých strategických a programových dokumentů, regionálních operačních programů a krajských programů. Pomocí nástrojů územního plánování kraje regulují extenzivní rozvoj sídel a vytváří pod-

mínky pro polycentrický rozvoj sídelní soustavy. Další činnosti kraje spočívají ve zpracování Zásad územního rozvoje kraje, analýze vývoje a postavení jednotlivých regionálních středisek osídlení. Identifikují slabší, střední a malá města za účelem podpory. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2010)

Na základě zpracování dlouhodobých strategických koncepcí a plánech rozvoje realizují svůj rozvoj **města**. Při řešení problémů, které překračují administrativní hranice města, volí spolupráci s ostatními městy, obcemi a partnery. V souladu se zákonem o územním plánování (č.183/2006 Sb.) a stavebním řádu vypracovávají územně plánovací dokumentaci. (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2010)

Svaz měst a obcí ČR je národní asociací měst a obcí v České republice, která funguje jako podpůrná platforma pro aktivity týkající se rozvoje měst. Problémy se zpracováním Integrovaným plánem rozvoje města mohou města řešit v Expertní skupině manažerů IPRM. Pracovní skupina pro strukturální politiku při Regionální komisi Předsednictva Svazu řeší odborné otázky ohledně podpory z politiky soudržnosti a národních dotací zaměřených na rozvoj měst a obcí. (UrbanInfo.cz, 2010)

Programové zabezpečení urbánní politiky vychází z evropských a národních strategických dokumentů, ze kterých dále vyplývají operační programy, podpory z evropských fondů a iniciativ a národních odvětvové i regionální programy. Základním dokumentem v České republice je Národní strategický referenční rámec ČR 2007 – 2013. Ve strategickém cíli s názvem "Vyvážený rozvoj území" zohledňuje územní rozměr politiky soudržnosti, různorodé podmínky jednotlivých regionů, ale také zdůrazňuje problematiku periferních, odlehlých regionů a propojuje ji s aktivitami v rámci přeshraniční spolupráce. (UrbanInfo.cz, 2010)

4 REVITALIZACE / REGENERACE / URBAN RENEWAL

V posledních desetiletích dochází ve vyspělých státech světa k procesu nazývaným se revitalizace, neboli oživením, centrálních částí velkých měst a je součástí neustálé ekonomické, sociální a prostorové restrukturalizace urbanizovaných prostorů. Revitalizace přitahuje pozornost geografů, sociologů a urbanistů z důvodu vymknutí z typického směru změn při restrukturalizaci města, jenž dominoval urbanizačním procesům v tomto století. (Sýkora, 1993)

Podle Couche (2003) jsou podmínky urbánní revitalizace a regenerace často zaměňovány. Couch (2003) vidí v regeneraci oblast veřejné politiky, která se zaměřuje na opětovný růst ekonomické aktivity, obnovení kvality životního prostředí a využití sociálního začleňování. Šilhánková (2000) regeneraci chápe jako obnovu a údržbu existujících struktur stavebního fondu, která si klade za cíl dosažení soudobých standardů, zejména hygienických, ve starší zástavbě. Regenerace je spojena s očištěním struktury od nevhodných způsobů využití a nalezení vhodného soudobého funkčního využití. I když je důraz kladen na činnosti a úkoly v revitalizaci, fyzická modernizace a zlepšování životního prostředí se týká regenerace. (Holcomb a Beauregard, 1981)

Revitalizace odkazuje na způsoby, jak modernizovat místo k životu (např. na nové využití starých budov, podporu kulturních činností), které na rozdíl od regenerace, nemusí nezbytně znamenat významné přestavby. Revitalizace mění nejen fyzické a sociální prostředí v městských oblastech, ale také image měst a psychologických vztahů mezi lidmi a městských míst. (Holcomb a Beauregard, 1981) Zvlášť intenzivní pozornost vyžaduje jeden z revitalizačních procesů, a to gentrifikace. (Sýkora, 1993)

Gentrifikace se stává symbolem revitalizačních procesů a často bývá s revitalizací zaměňována a ztotožňována. (Sýkora, 1993) Gentrifikace je proces, při kterém dochází k rehabilitaci obytného prostředí některých čtvrtí v centrálních částech velkých měst a k postupnému nahrazování původního obyvatelstva příjmově silnějšími vrstvami nově příchozích – mladí bezdětní intelektuálové, například manažeři a konzultanti nadnárodních firem, dobře postavení úředníci či podnikatelé. (Bečka, Peltan a Svobodová, 2011)

Specifickou formou revitalizace obytného prostředí je přestavba, neboli urban renewal, kdy dochází k radikální úpravě stávajícího stavebního fondu, k výstavbě nových objektů doplňujících původní strukturu eventuelně dílčí nahrazování původních objektů novými.

V rámci přestavby je dále řešeno neadekvátní využití objektů, zlepšení stavu životního prostředí, řešení sociálních problémů, dopravy, zeleně apod. Přestavba bývá často spojována se změnou fyzického vzhledu lokality a částečnou výměnou obyvatelstva. (Šilhánková, 2000) V padesátých a šedesátých letech byla přestavba ve Spojených státech vládní strategií směřující ke zlepšení životních podmínek v centrech měst. Odstranění slumových oblastí bylo podporováno a dotováno státem, ale způsob provádění byl v rukou soukromých investorů. Bourání měst si ale vyžádalo kritickou pozornost kvůli jejich negativním důsledkům v sociální sféře. (Sýkora, 1993)

Přestavba jednotlivých domovních bloků, které už není možné z technických důvodů rehabilitovat, je však běžnou součástí dnešních revitalizačních procesů. Proces revitalizace městských center je však spojován až s procesy v letech sedmdesátých. (Sýkora, 1993)

Urbánní revitalizace zahrnuje dle Holcomba a Bauregarda (1980) investice na úpravu městského prostředí za účelem rozšíření možnosti spotřeby, zejména maloobchodu a bydlení pro domácnosti se středními a vyššími příjmy. Revitalizace má dvě složky – sociální, která je zaměřena na obytné plochy, a ekonomické zaměřené na komerční služby. Rezidenční restrukturalizace předpokládá rehabilitaci bytového fondu a obytného prostředí vnitřních částí měst s cílem přilákat střední třídu spotřebitelů. Existují dva odlišné přístupy k revitalizaci – individuální přístup zaměřený na lidi a zlepšování jejich životních podmínek a místní přístup založený na zdůraznění místního hospodářského rozvoje a zvýšení hodnoty nemovitostí. (Holcomb a Beauregard, 1981)

II. PRAKTICKÁ ČÁST

5 PPP A URBÁNNÍ REGENERACE VE VELKÉ BRITÁNII

Počátky PPP jsou v 80. letech 20. století ve Velké Británii, kdy byla ministerskou předsedkyní Margaret Thatcherová, která se musela vypořádat s řadou problémů, jako jsou rostoucí inflace, strukturální potíže a celkový pokles ekonomické úrovně. K vytvoření konceptu PPP došlo v rámci přijatých a provedených reforem, výrazné rozšíření PPP ale nastalo až v roce 1992, kdy britští konzervativci přišli s programem Public Finance Initiative (PFI). „*Public Finance Initiative představuje vládní program zaměřený na využívání soukromých zdrojů při poskytování veřejných investic a služeb.*“ Program měl vyřešit nedostatek investic v řadě oborů britské ekonomiky a je možné jej považovat za úspěšný. (Melichar, 2012)

Samotné vyhlášení však nepřineslo výraznější využívání metody spolupráce mezi soukromým a veřejným sektorem. Z toho důvodu byly v roce 1997 tzv. Bayesovou zprávou navrženy konkrétní a zásadní změny, včetně centralizované podpory ministerstva, která se účastnila PPP projektů. Z investičních bankéřů, právníků a ekonomických odborníků vznikl pracovní tým PFI, který se podílel na jednotlivých projektech společně s ministerstvy. Zřízení pracovní skupiny PFI znamenalo významný pokrok v používání PPP ve Velké Británii. Tato skupina připravovala většinu projektů, které byly podepsány v rámci vládního projektu PFI, v celkové hodnotě 30 mld. GBP. Skupina PFI byla v roce 2000 nahrazena dvěma novými institucemi. První, s názvem Office of Government Commerce, je součástí ministerstva financí a je zodpovědná za politiku státních zakázek. Druhou institucí je Partnership UK, která stejně jako dříve pracovní skupina PFI pracuje pro ministerstvo financí a odvětvová ministerstva v oblasti rozvoje politiky PPP. Veřejný sektor dohlíží na zajišťování veřejné mise spočívající v urychlení obnovy infrastruktury, zajištění kvalitních veřejných služeb a v efektivním využívání veřejných finančních prostředků. (Ostřížek, 2007) V letech 2005 – 2006 činil podíl PFI projektů na celkových investicích do veřejných služeb 10 až 15 %. Partnerství veřejného a soukromého sektoru se řadí mezi nástroje hospodářské politiky. Realizaci konkrétního PPP projektu může podstatně ovlivnit politická a ekonomická orientace vlády, protože délka realizace PPP projektů se pohybuje v řádu desítek let, naproti tomu politický cyklus trvá pouze několik let. Předpokladem pro úspěšnou realizaci je rovněž stabilní, detailní a jasná právní úprava PPP projektů. (Melichar, 2012)

Příklady a návrhy na řešení urbánní regenerace v České republice nejčastěji přicházejí z Velké Británie. Velká Británie připravuje Národní strategii regenerací, jejíž prvky se ob-

jevily i v podobném dokumentu zpracovaném pro Českou republiku v rámci projektu Phare. Problémem jsou rozdíly v intenzitě rozvoje území Velké Británie, který se soustřeďuje převážně na jihovýchodě země. Silnými stránkami anglického přístupu k regeneracím je existence podrobné databáze, fungování státní agentury English Partnership, tradiční partnerství mezi místní samosprávou a soukromými developery a rostoucí zájem občanských iniciativ o účast na realizaci projektů. (EnviWeb, 2005)

Nejčastějšími formami spolupráce jsou DBFO a BOT, což jsou zkratky anglických názvů:

- **DBFO** – Design Build Finance Operate, v překladu znamená „navrhni, postav, financuj a provozuj“. Soukromý sektor má na starosti tvorbu projektu, jeho výstavbu, financování a provozování po dobu stanovenou ve smlouvě. Po uplynutí sjednané doby dochází k předání veřejnému sektoru.
- **BOT** – Build Operate Transfer, tedy „postav, provozuj, předej“ znamená, že role soukromého sektoru spočívá ve výstavbě projektu a jeho provozování. Po ukončení smluvní doby provozování dochází k převodu vlastnictví na veřejný sektor. (Krátký, c2010)

Základním pojmem, který se který se objevuje ve vztahu k ekonomice nákupů a projektů je hodnota za peníze. Národní auditní úřad v Anglii vymezil tento pojem jako „užitek získaný z každého nákupu nebo každé utracené peněžní částky“. Hodnota za peníze není založena pouze na minimální kupní ceně, ale také na maximální efektivitě a účinnosti nákupu. Hodnota za peníze je klíčovým pojmem ekonomie veřejných zakázek, koncesních smluv či jiných specifických forem PPP projektů. Office of Government Commerce je nezávislým orgánem zaměřujícím se na kvalitní nákupní aktivity veřejného sektoru. (Dovolil, 2012)

5.1 Systém podpory PPP

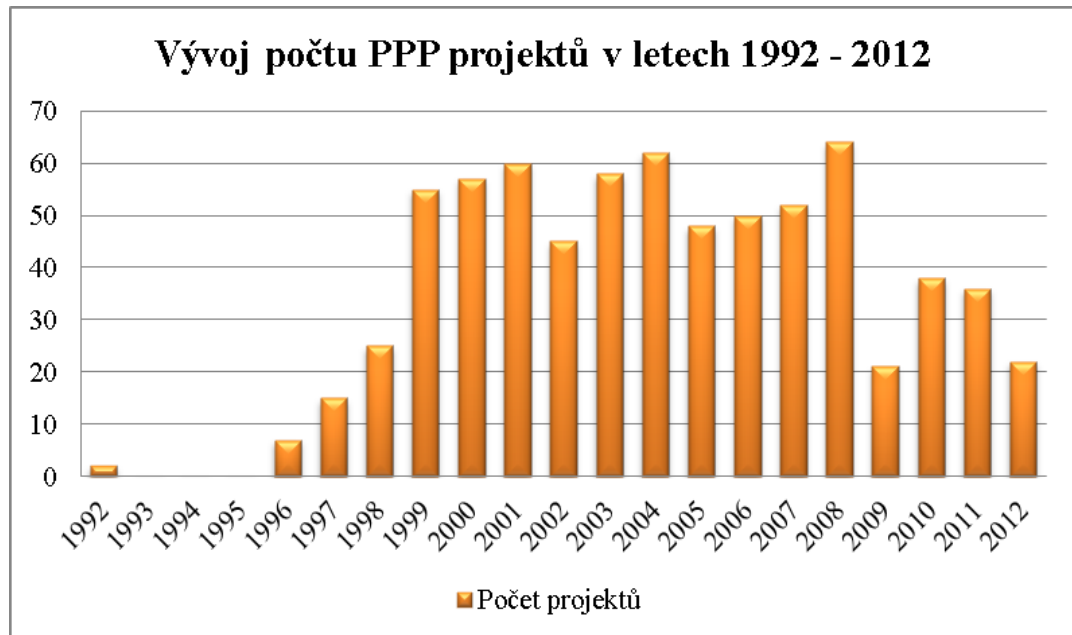
Ve Velké Británii lze najít popis komplexního přístupu k PPP/PFI projektům na webových stránkách ministerstva financí (Her Majesty's Treasury). Metodologický, implementační a institucionální systém je založen na několika prvcích:

- **Infrastructure UK** – poskytování poradenství vládě ve vztahu k dlouhodobým infrastrukturním potřebám a odborné expertízy velkých projektů a programů;

- **PPP policy team** – spadá pod ministerstvo financí, tvorba klíčových politik, metodik a statistik projektů, poskytování poradenství veřejnému sektoru ohledně PPP/PFI;
- **Standardizované smlouvy** – v rámci Spojeného království je k dispozici modelová PFI smlouva včetně metodických příruček, doporučení a nástrojů;
- **Operational Taskforce** – jednotka založená ministerstvem financí v roce 2006 za účelem pomoci, technické odborné podpory a metodického vedení manažerů řídicích PPP/PFI projekty na straně veřejného sektoru;
- **Project Review Group** – dohled nad schvalováním PFI projektů místní samosprávy, které získaly vládní podporu na bázi bývalého úvěrového systému PFI projektů ve Spojeném království;
- **PFI Data** – webová stránka obsahující seznam uzavřených PFI smluv, včetně každoročně aktualizovaných souhrnných dat o PFI projektech;
- **Assurance Team** – součást instituce Infrastructure UK, zajišťování ekonomické a finanční životaschopnosti a kvality infrastrukturních projektů napříč různými sektory. (Dovolil, 2012)

5.2 Vývoj počtu a hodnoty PPP projektů

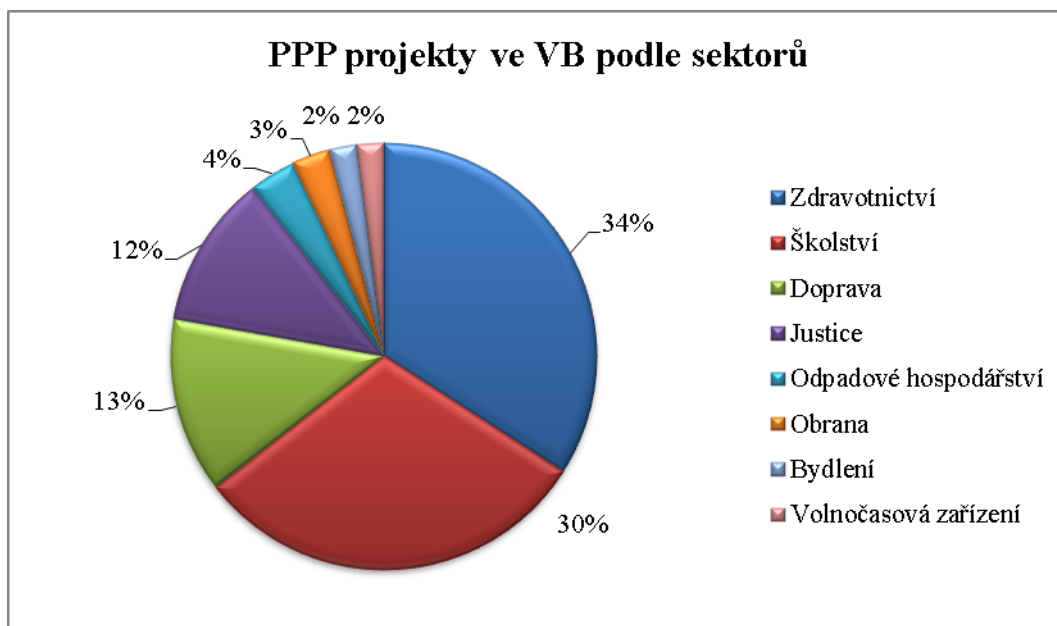
Následující graf znázorňuje vývoj počtu PPP projektů ve Velké Británii od jeho vzniku až po rok 2012. V letech 1992 až 2012 bylo ve Velké Británii realizováno 717 PPP projektů v celkové hodnotě 54,7 bilionů GBP. Počet projektů prudce vzrostl v roce 1999. Oproti roku 1998 došlo k nárůstu PPP projektů o polovinu. Mezi lety 1999 až 2008 se projekty držely v rozmezí 40 až 65 projektů za rok. Po roce 2008, kdy byl počet projektů za celé období nejvyšší, došlo k výraznému poklesu na 20, což znamenalo snížení oproti předchozímu roku téměř o 70 %. (Government UK, 2012)



Graf 2 Vývoj počtu projektů v letech 1992 – 2012 ve VB (Her Majesty's Treasury, 2012)

V období 2010 – 2015 hodlá britská vláda investovat do infrastruktury více než 200 mld. GBP. Z této částky má přibližně 70 % zajistit soukromý sektor. Ne vždy se ale bude jednat o PPP projekt. Před třemi lety bylo využito PPP projektů v 10 až 15 % investičních projektů. (Menzelová, 2012)

Co se týče sektorových rozdílů, zdravotnictví a školství představují nejvyšší počet PPP projektů. Zdravotnictví, 34 %, zahrnuje nemocnice a zdravotnická zařízení, školství, se svými necelými 31 %, především školy a univerzity. Třetí největší podíl, 13 %, patří dopravě, do které spadá veřejná doprava, silnice a dálnice, ale také pouliční osvětlení. Následuje justice s věznicemi, soudy a vazebními centry s 11 %. Nejméně projektů je realizováno v sektorech bydlení a volnočasová zařízení, oba sektory po 2 %. (Stouten, c2010)

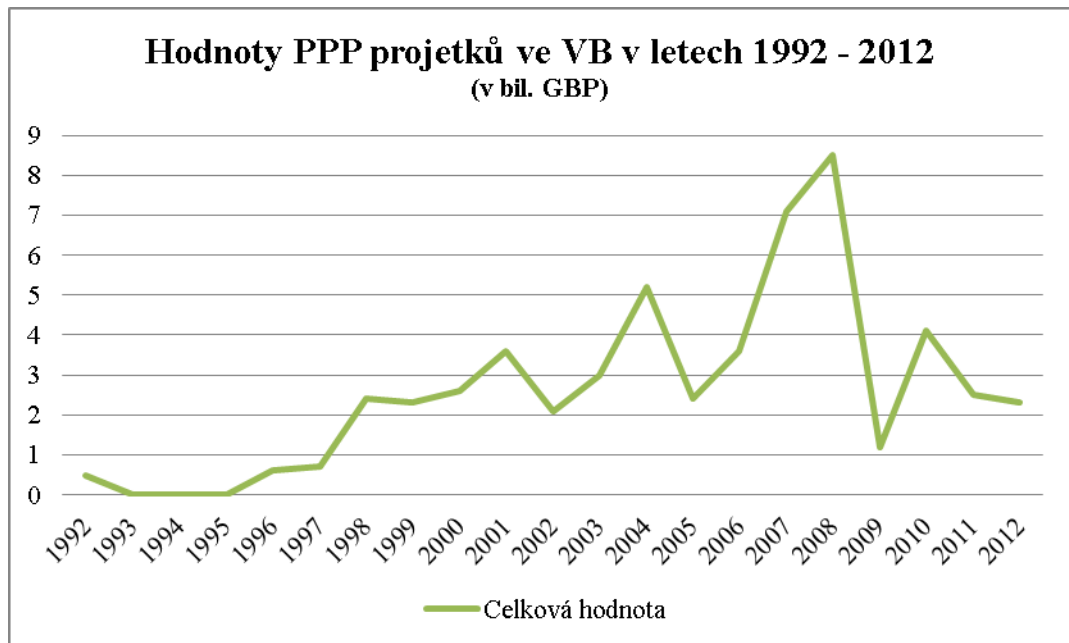


Graf 3 PPP projekty ve VB podle sektorů (Stouten, c2010)

Dle Krátkého (c2010) je Velká Británie jednoznačným evropským lídrem v oblasti PPP projektů. Má bohaté zkušenosti také v oblasti školství. Jedním z prvních projektů spolupráce veřejného a soukromého sektoru je Eurotunel spojující Anglii s Francií, který byl zahájen v roce 1985. Z finančního hlediska se jednalo o velmi neúspěšný projekt. Odhadování vývoje společnosti a ekonomiky v horizontu desítek let je velmi obtížné. Oblast školství je z hlediska budoucího vývoje oproti dopravní infrastruktuře mnohem stabilnějším odvětvím. Základní školní docházka je na rozdíl od užívání dálnic, tunelů a mostů povinná a riziko odhadnout budoucí počty žáků škol než počty aut využívající dálnice je tedy menší. V současnosti v Anglii probíhá obří program spolupráce veřejného a soukromého sektoru s názvem „Budování škol pro budoucnost“. V rámci programu má být v horizontu 50 let renovováno a přestavěno 3 500 středních škol. Cílem programu je transformace škol na vzdělávací prostředí světové úrovně umožňující plné využití potenciálu mladých lidí. Do programu jsou zapojeni zřizovatelé škol, konsorcia soukromých investorů a národní koordinátor partnerství. (Krátký, c2010)

Graf 4 zachycuje, jak se vyvíjely celkové hodnoty PPP projektů ve Velké Británii v letech 1992 – 2012. Jak už bylo zmíněno výše, hodnota všech 717 PPP projektů činí 54,7 bilionů GBP. Průměrná hodnota vynaložená na PPP projekty je 2,6 bilionů GBP ročně. Nejvyšší částky, a to přibližně 8,5 bilionu GBP, bylo dosaženo v roce 2008, což souvisí s nejvyšším

počtem projektů v historii PPP projektů Velké Británie. Od roku 2010, kdy došlo opět k růstu, mají hodnoty klesající tendenci. (Her Majesty's Treasury, 2012)



Graf 4 Hodnoty PPP projektů ve VB v letech 1992 – 2012 (Her Majesty's Treasury, 2012)

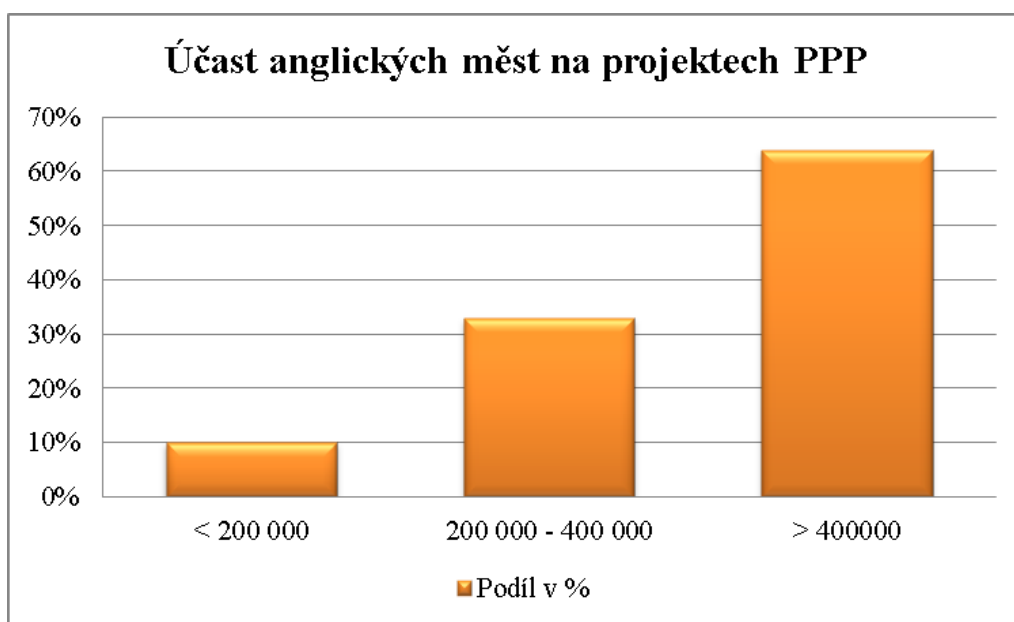
V roce 2011 vydal Finanční výbor britské Dolní sněmovny zprávu, podle které jsou v době krize PPP projekty extrémně neefektivní. Dle zprávy průměrné náklady na získání kapitálu PPP projektu s nízkým rizikem přesahují 8 %, tj. dvojnásobek úročení vládních dluhopisů. Splácení dluhu ve výši 1 mld. GBP u projektu PPP tedy přijde daňové poplatníky stejně jako vládní dluh ve výši 1,7 mld. GBP. Nevýhodou PPP projektů je rovněž jejich neflexibilita, např. pokud v některé oblasti klesne poptávka po základních školách, je navzdory tomu veřejná sféra povinná soukromému partnerovi platit. (Menzelová, 2012)

Tabulka 5 srovnává projekty realizované tradičním způsobem a projekty realizované pomocí spolupráce veřejného a soukromého sektoru. Dle anglického Národního kontrolního úřadu jsou projekty realizované metodou spolupráce veřejného a soukromého sektoru v Anglii dokončovány v kratším časovém období a s nižšími rozpočty než projekty, které jsou realizovány tradičním způsobem. (Ostřížek, 2007)

Tabulka 5 Rozdíl mezi tradičním způsobem projektů a PPP/PFI (Ostřížek, 2007)

Projekty	Tradiční způsob	PPP/PFI
přesazen rozpočet	73 %	20 %
dokončení se zpožděním	70 %	24 %

Graf 5 ukazuje průměrné rozložení účasti anglických měst na projektech PPP dle počtu obyvatel. Z grafu lze vyčíst, že města s větším počtem obyvatel se účastní PPP/PFI projektů častěji než menší města, což může být způsobeno většími kapacitami rozpočtů více obydlených měst. Větší města se z důvodu většího počtu obyvatel a potřeby větší infrastrukturní vybavenosti a veřejných služeb častěji pouštějí do různých projektů. (Ostřížek, 2007)



Graf 5 Průměrná účast anglických měst na PPP projektech (Ostřížek, 2007)

5.3 Úspěšné projekty v oblasti urbánní regenerace

V této kapitole jsou uvedeny stručné charakteristiky PPP projektů ve Velké Británii. Popsán je vždy jeden projekt z každého sektoru s výjimkou regeneračních projektů, kde jsou vybrány projekty dva, z nichž jeden je zároveň nejdražším ze všech uvedených projektů. Prvním regeneračním projektem je „Regenerace města Canning Town“ zahrnující renovaci a následnou údržbu nájemních bytů. Druhý projekt „Regenerace městské části

Leicester“ je mnohem rozsáhlejší. Cílem je fyzická regenerace centrálního Leicesteru pomocí výstavby nového administrativního a obchodního centra, dále vybudování vědeckého parku a technologického centra, vytvoření městského okruhu obchodních a zábavních center, vybudování nové obytné čtvrti a regenerace nábřežní čtvrti. V sektoru dopravy a komunikací se jedná o zpoplatněný vjezd motorových vozidel do centra Londýna, v sektoru zdravotnictví byla vybrána nemocnice v Romfordu. Obranu reprezentuje věznice Altcourse ve Fazakerley, která je rovněž považována za mezník ve vývoji PPP projektů ve Velké Británii. Sportovní akademie Manchester se řadí do sektoru školství a sportovní a zábavní centrum Crosby do kultury a sportu. Za úspěšný projekt v oblasti služeb a technologií lze považovat „Management odpadů ve východním Londýně. Neméně úspěšným projektem je výstavba domova důchodců Ealing patřící do oblasti sociální péče a ubytovacích zařízení.

Zpoplatněný vjezd motorových vozidel do centra Londýna

Název v angličtině zní “Congestion Charge, London.“ Jedná se o výstavbu a provoz zpoplatněného vjezdu do centra Londýna v okruhu Inned Ring Road. Hlavním cílem projektu je snížení kapacity automobilů v centru Londýna, zrychlení provozu, snížení škodlivých látek v ovzduší, redukce hluku a zvýšení bezpečnosti provozu. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Centrum Londýna je od roku 2003 zpoplatněno pro vjezd motorových vozidel. Denní poplatek se od začátku provozu pohyboval kolem 5 GBP, a to za vjezd do centra Londýna mezi 7 hodinou ranní a 7 hodinou odpolední v pracovních dnech. Od července 2005 je tento poplatek zvýšen na 8 GBP. V roce 2007 došlo k rozšíření zpoplatněné zóny o další přilehlé části Londýna. Šlo zejména o západní části centra – Kensington a Chelsea. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Díky celkovému ekonomickému úspěchu projektu se podobné projekty připravují i v dalších anglických městech. (Ostřížek, 2007)

Průjezd Londýnem neplatí přibližně 38 % vozů zahrnující:

- Invalidy;
- Vozidla s více než 9 sedadly;
- Vozidla na alternativní pohon;

- Taxi;
- Vozy hromadné dopravy;
- Požárníky;
- Policii atd. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Residenti města platí 10 % z ceny mýtného. Platba je uskutečňována jednorázově v den vjezdu 8 GBP, druhý den 10 GBP nebo v paušálu týdenním, měsíčním a ročním se slevou 15 %. Platbu je možné uhradit online, ve vybraných obchodech, na poště, pomocí sms, ve speciálních kioscích, na benzinových pumpách či na parkovištích. V roce 2005 platila více než polovina lidí zasláním sms. Měsíčně je vystaveno a zasláno cca 15 tis. pokut za nezaplacení poplatku. Pokuta za nezaplacení poplatku činí 50 GBP. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Projekt je v provozní fázi od února 2003, investiční náklady činí 280 mil. GBP, tj. 11,7 mld. Kč. Veřejný sektor je zastoupen městem Londýn, za soukromý sektor je to společnost Capital Group PLC. Koncesionářská smlouva se společností Capital Group PLC je uzavřena na 5 let s opcí na další 3 roky. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Dopady zavedení mýtného jsou následující:

- Snížení počtu vozidel pohybujících se po centru města o 22 %, což je 70 tis. vozů denně.
- Pokles množství škodlivých látek v ovzduší o 26 %.
- 40 % osob přešlo na autobusovou dopravu, cca 50 % využívá metro a 10 – 20 % osob chodí pěšky, jezdí na kole nebo využívá služeb taxi.
- Zvýšení počtu cyklistů o 43 %.
- Snížení počtu smrtelně či vážně zraněných osob při dopravních nehodách o 39 %.
- Roční příjmy z výběru poplatků se pohybují okolo 230 mil. GBP.
- Nepokoje a nesouhlas ze strany místních obchodníků, jejichž obchodní činnost je odkázána na zákazníky přijíždějící do města automobilem. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Nemocnice v Romfordu

Vybraným projektem v oblasti zdravotnictví je nemocnice v Romfordu. Úkolem projektu je návrh, stavba, financování, provoz a údržba nemocnice s kapacitou 859 lůžek. Cílem projektu je nahradit dvě zastaralé nemocnice Harold Wood a Oldchurch jedním nemocničním areálem s vysokou kvalitou poskytovaných služeb. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Kromě návrhu a stavby nového nemocničního areálu formou regenerace brownfieldu ve městě Romford projekt zahrnuje také služby spojené s chodem a údržbou nemocnice, např. zajištění chodu stravovacího zařízení, dodání a údržba lékařských zařízení, komerční využití některých prostor či úklid. V nemocnici se nachází 18 jednotek ledvinové dialýzy. Kapacita parkoviště nemocnice je 1 350 míst. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Partnery jsou Barking, Havering & Redbridge Hospitals NHS za veřejný sektor a Catalyst Healthcare plc - konsorcium firem Bovis Lend Lease, Bank of Scotland Sodexo, za soukromý sektor. Zadavatelem byl Barking, Havering & Redbridge Hospitals NHS. Investiční náklady činí 200 mil. GBP. Přípravná fáze trvala od roku 2003, fáze realizace od roku 2004 a uvedení do provozu v lednu 2007. Partnerská smlouva je uzavřena na 36 let. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Věznice Altcourse ve Fazakerley

Projekt věznice Altcourse ve Fazakerley spočívá v návrhu, výstavbě, managementu a financování nového vězeňského zařízení v Liverpoolu. Cílem projektu je vytvoření nového vězeňského zařízení s kapacitou 900 míst. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Zařízení tvoří šest budov, které jsou určeny pro ubytování vězňů. Dále se zde nachází zdravotní centrum, tělocvična, jídelna, prádelna, prostory pro návštěvníky a prostory s funkcí administrativní a vzdělávací. K zabezpečení slouží nejmodernější bezpečnostní systém a celý areál je obehnan obvodovou zdí. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Partnery jsou HM Prison Service/Home Office za veřejný sektor, který je rovněž zadavatelem projektu, a Fazakerley Prison Services Limited – konsorcium firem Carillion a Group 4 Flack. Investiční náklady jsou ve výši 88 mil. GBP. Přípravná fáze trvala od roku 1993 a fáze realizace od roku 1995. Projekt je v provozní fázi od prosince roku

1997. Partnerská smlouva na provoz areálu je uzavřena na 25 let. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Projekt věznice Altcourse ve Fazakerley je považován za mezník ve vývoji PPP projektů ve Velké Británii. Ve srovnání s tradičními metodami výstavby a financování vězeňského zařízení byly během její výstavby byly zaznamenány značné úspory. Navíc byla věznice uvedena do provozu s pětíměsíčním předstihem. Projekt získal v roce 1997 certifikát Target 2000 Certificate. V roce 1998 získal cenu Quality in Construction Award za kvalitní provedení stavby. Projekt také vyvolal diskusi ohledně vhodnosti použití konceptu PPP při výstavbě nových vězeňských, policejních a soudních komplexů a posloužil jako varování před důsledky neúplných smluv při realizaci projektů PPP. Díky poklesu úrokových měr v prvních dvou letech provozu bylo ušetřeno 10,7 mil. GBP, které však byly v důsledku nekvalitního zpracování smlouvy mezi veřejným a soukromým sektorem rozděleny mezi akcionáře konsorcia a až na nepatrnou výjimku neulehčily veřejným financím. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Regenerace města Canning Town

V roce 2000 započala přípravná fáze projektu regenerace, údržby a správy nájemných bytů v centru Canning Town. Cílem projektu je v rámci širší regenerace městského centra přeměnit Canning Town v ekonomicky i společensky vzkvétající lokalitu hlavního města. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Regenerace centra města Canning Town zahrnuje renovaci a následnou údržbu 1 020 nájemných bytů v londýnské městské části Newham. Součástí projektu nejsou pouze hrubé stavební práce, ale také elektrikářské práce, dodání moderního vybavení kuchyní a koupelen, domovní správa některých objektů nebo údržba společných venkovních prostor. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Projekt s celkovými investičními náklady 37,4 mil. GBP je ve fázi realizace od roku 2005. Partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem je uzavřeno na 30 let a tvoří ho London Borough of Newham a London City East Partnership – konsorcium firem Equion a Pinnacle. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Canning Town patří mezi 5 % nejzanedbanějších oblastí ve Velké Británii, projekt je součástí rozsáhlého plánu regenerace centra Canning Townu, jejíž výsledkem

má být 8 000 nových bytových jednotek a 500 000 m² užitné plochy. Výstavba a renovace bytových jednotek, stavba nové knihovny, zdravotního centra a modernizace dvou základních škol má za úkol zlepšit životní podmínky v této lokalitě. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Regenerace městské části Leicester

Druhým regeneračním projektem je rozvojová strategie pro regeneraci města Leicester. Cílem projektu je fyzická regenerace centrálního Leicesteru, zlepšení kvality životního prostředí, posílení městské ekonomiky a zlepšení celkového vzhledu města. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

I přesto, že je Leicester relativně prospívajícím městem Velké Británie, existovaly zde potenciální zdroje budoucích problémů – odliv vysokoškolských absolventů díky nedostatku pracovních příležitostí, negativní image města, zastaralé budovy, nedostatek prostoru pro komerční účely apod. Bylo proto vymezeno 5 klíčových projektů na jejichž realizaci by se měla soustředit převážná část peněžních prostředků. Projekty jsou následující:

- výstavba nového administrativního a obchodního centra;
- vybudování vědeckého parku a technologického centra;
- vytvoření městského okruhu obchodních a zábavních center;
- vybudování nové obytné čtvrti;
- regenerace nábrežní čtvrti. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Zadavatelem projektu je Rada města Leicester. Partnerem projektu je Leicester Regeneration Company – nezisková společnost financovaná Radou města Leicester, rozvojovou agenturou EMDA a English Partnerships. Hlavním cílem společnosti je podpora investorů a developerů, vystupuje jako prostředník mezi veřejným a soukromým sektorem. Ve Velké Británii dosahuje řešení regenerací a rozvoje měst velmi vyspělé úrovně, pro každý případ se zakládají městské regenerační společnosti. Rozvojová strategie byla dokončena v roce 2002 a předpokládaná doba výstavby je 10 – 15 let. Celkové náklady jsou ve výši přibližně 2 mld. GBP. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Sportovní akademie Manchester

Dalším vybraným projektem, tentokrát z oblasti školství, je Sportovní akademie Manchester, který zahrnuje renovaci původní sportovní akademie, výstavbu venkovních hřišť a ostatních sportovních zařízení a provoz celého komplexu. Cílem projektu je vybudování moderního areálu sportovní akademie určeného nejen pro studenty, ale také pro širokou veřejnost. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Původní areál akademie Wright Robinson College se nachází ve východní části Manchesteru na rozloze 14 hektarů. Konsorcium Manchester School Services je odpovědné za renovaci stávající akademie, výstavbu nového sportovního komplexu a za provoz a údržbu areálu po 25 let. Sportovní akademie s kapacitou 1 800 studentů nabízí dvě sportovní haly, čtyři travnatá hřiště, osm tenisových kurtů, fitness a krytý bazén. Areál je otevřen pro veřejnost ve večerních hodinách a o víkendech. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Zadavatelem je město Manchester a jeho partnerem je Manchesters School Services Ltd. – konsorcium společností Hochtief PPP Solutions Ltd. a Barclays Private Equity plc. Celkové investiční náklady se vyšplhaly na 200 mil. GBP. Projekt je v provozní fázi od ledna 2007. Jeho výstavba trvala od roku 1995 do roku 1997. Partnerská smlouva na provoz areálu je uzavřena na 25 let. Město Manchester je povinno po celou dobu kontraktu platit fixní měsíční poplatek. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Sportovní a zábavní centrum Crosby

V oblasti kultury a sportu byl vybrán projekt výstavby a provozu sportovního a zábavního areálu ve Velké Británii. Hlavním cílem projektu je vybudování nového multifunkčního areálu. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Sportovní a zábavní centrum Crosby je prvním PPP projektem v oblasti kultury, zábavy a sportu ve Velké Británii. Došlo k nahrazení původních lázní Crosby touto velkolepou stavbou. Areál se nachází u ústí řeky Mersey v okolí měst Crosby, Bootle, Seaforth a Waterloo. Centrum nabízí návštěvníkům dva bazény, spinning, čtyři tenisové kurty, squashové kurty, fitness, taneční studio, restauraci a bar. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Projekt je realizován formou DBFO, tedy „navrhni, postav, financuj, provozuj“. Zadavatelem je Sefton Borough Council a jeho partnerem je Waterfront Leisure – konsorcium společností Parkwood Project Management a North West. Přípravná fáze projektu započala v roce 1999, v provozní fázi je od února 2003. Celkové investiční náklady činí 6,3 mil. GBP. Partnerská smlouva na provozování areálu je uzavřena na 25 let, tj. do roku 2028. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Sportovní a zábavní centrum je velmi oblíbeným zařízením díky své multifunkčnosti a maximálnímu využití. Je zde možnost pořádání nejen sportovních akcí, ale i kulturních a společenských akcí. Centrum klade důraz na vyšší komfort návštěvníků. Díky novým prostorům a celodennímu využití má centrum pravidelnou návštěvnost. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Domov důchodců Ealing

Projekt „Ealing Care Homes“ zahrnuje návrh, rekonstrukci, výstavbu, provoz a údržbu čtyř domovů důchodců v městské části Londýna s názvem Ealing. Cílem projektu je kompletní rekonstrukce a dostavba tří nevyhovujících a kapacitně nedostačujících objektů a dále výstavba jedné nové budovy a zlepšení nabídky sociálních služeb. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

V rámci projektu jsou tři domovy důchodců provozované městskou radou nahrazeny čtyřmi dostavěnými objekty, čímž došlo k nahrazení původních 172 míst novými 291 místy. Nové pokoje jsou vybaveny vlastním sociálním zařízením a obyvatelé domova si mohou vybrat z bohatého programu aktivit. Speciální péče je věnována důchodcům asijského původu. V jednom z objektů jsou provozovány služby „Alzheimers Concern“. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Přípravná fáze začala roku 2001. Projekt je ve fázi realizace od roku 2005. Investiční náklady činily 30,5 mil. GBP a partnerská smlouva na provoz areálu byla uzavřena na dobu 31,5 let. Partnery jsou London Borough of Ealing za veřejný sektor a za soukromý sektor Ealing Care Alliance – konsorcium firem Barclays Private Equity, Galliford Try a Servite. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Management odpadů ve východním Londýně

Projekt v oblasti technologií a služeb s názvem „Management odpadu ve východním Londýně“ zahrnuje služby spojené s odvozem odpadů a jejich následnou recyklací auložením. Hlavním cílem projektu je zvýšení rozsahu recyklace odpadu ve čtyřech londýnských městských částech a snížení množství odpadu, které končí na skládkách. Projekt sleduje cíle stanovené národním plánem britské vlády z roku 2001. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Projekt zahrnuje mimo jiné i informační kampaně, které se zaměřují na seznámení veřejnosti s možnostmi recyklace a vybudování nových zařízení na stabilizaci odpadu, separaci materiálů vhodných na recyklaci nebo použití biologických procesů při zpracování odpadu. Počítá rovněž s tvorbou nového informačního a vzdělávacího centra. Struktura joint venture vytváří úzkou spolupráci mezi ELWA, společností Shanks a čtyřmi městskými radami. Autoritám zodpovědným za odpady ve východním Londýně je tak umožněno ovlivňovat rozhodnutí související se strategií projektu. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

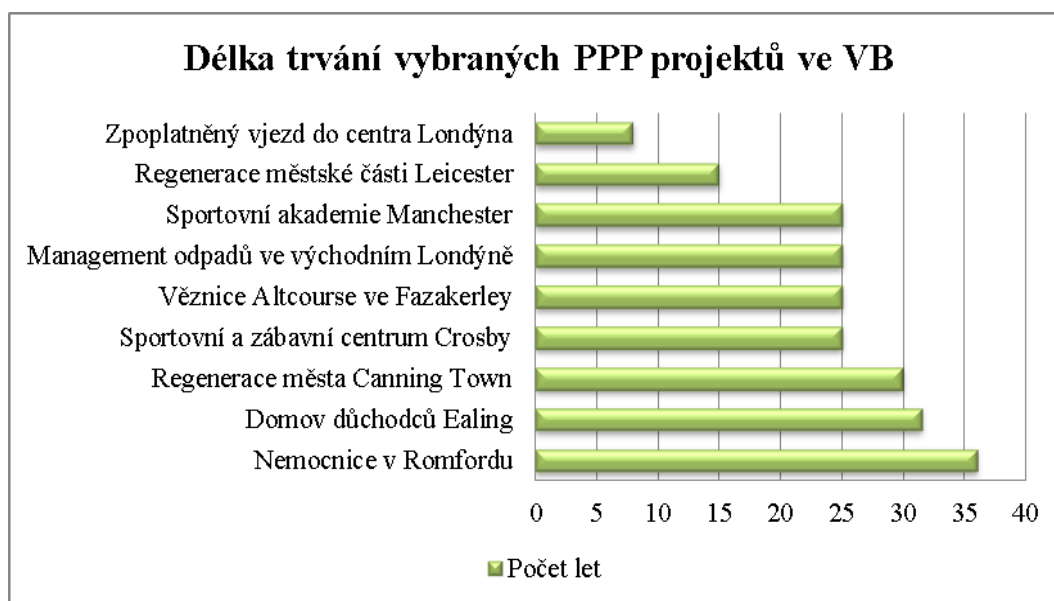
Zadavatelem projektu je ELWA (East London Waste Authority). Soukromý sektor je zastoupen společností ELWA a Shanks Waste Services Ltd. Investiční náklady činí 103 mil. GBP. Přípravná fáze trvala od roku 2000, projekt je v provozní fázi od prosince 2002. Partnerská smlouva je uzavřena na dobu 25 let. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Je nutno zdůraznit, že se jedná o jeden z největších projektů integrovaného systému managementu odpadů. V roce 2003 se stal projekt vítězem soutěže o nejlepší projekt místní samosprávy „Best Local Government Project in the Public Private Finance Awards 2003“. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2006)

Pro každý sektor byl vybrán jeden projekt, který je ve Velké Británii považován za významný a úspěšný. Například díky ekonomickému úspěchu zpoplatněného vjezdu do centra Londýna jsou podobné projekty připravovány i v dalších anglických městech. Dalším důležitým projektem je věznice Altcourse ve Fazakerley během jejíž výstavby bylo dosaženo znašných úspor. Byla navíc uvedena do provozu o pět měsíců dříve, než bylo plánováno. Projekt získal v roce 1997 certifikát Target 2000 Certificate a v roce 1998 byl oceněn za kvalitní provedení stavby. Sportovní a zábavní centrum Crosby je pro svou

multifunkčnost vyhledávaným zařízením. Jedním z největších projektů integrovaného systému managementu odpadů je management odpadů ve východním Londýně jehož úkolem je zvýšit rozsah recyklace odpadu ve čtyřech londýnských městských částech a snížit množství odpadu, které končí na skládkách. V roce 2003 projekt zvítězil v soutěži o nejlepší projekt místní samosprávy.

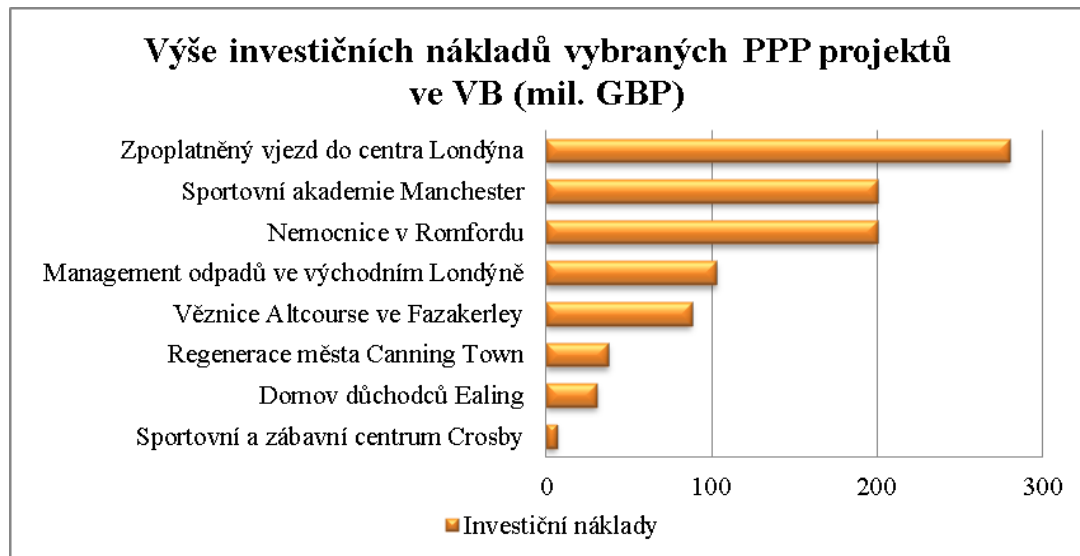
Ze všech uvedených PPP projektů v oblasti urbánní regenerace ve Velké Británii je partnerská smlouva na nejdelší dobu uzavřena v případě výstavby a provozu nemocnice v Romfordu, a to na 36 let. Nejdražším, ale za to nejkratším PPP projektem je zpoplatněný vjezd do centra Londýna – partnerská smlouva je uzavřena pouze na 5 let s opcí na další 3 roky. U čtyř z devíti PPP projektů je délka jeho trvání stejná, 25 let. Průměrná doba trvání partnerství u vybraných projektů je 24,4 let.



Graf 6 Délka trvání vybraných PPP projektů ve VB (vlastní zpracování na základě údajů Asociace pro rozvoj infrastruktury)

Mezi nejnákladnější investiční projekty ve Velké Británii financovaných formou PPP patří zpoplatnění vjezdu motorových vozidel do centra Londýna v celkových nákladech 280 mil. GBP. Naopak nejnižší investiční náklady si vyžádal projekt výstavby sportovního a zábavního centra Crosby, celkem 6,3 mil. GBP. V grafu není uveden projekt regenerace městské části Leicester v hodnotě 2 mld. Kč. Tento projekt je z hlediska financí velmi ná-

kladný a zahrnuje kompletní fyzickou regeneraci centra, zlepšení kvality životního prostředí, posílení městské ekonomiky a zlepšení celkového vzhledu města.



Graf 7 Výše investičních nákladů jednotlivých PPP projektů ve VB (vlastní zpracování na základě údajů Asociace pro rozvoj infrastruktury)

6 PPP A URBÁNNÍ REGENERACE V ČR

V návaznosti na deklaraci vlády z roku 2003, ve které vláda prohlásila partnerství veřejného a soukromého sektoru za jednu z možných součástí reformy veřejných financí, byl v Poslanecké sněmovně od srpna 2005 projednáván návrh koncesního zákona. Vládní politika pro oblast PPP projektů byla schválena začátkem roku 2004 a vláda svěřila Ministerstvu pro místní rozvoj přípravu koncesního zákona. V březnu 2005 zaslalo Ministerstvo pro místní rozvoj návrh koncesního zákona do připomínkového řízení a začátkem května jej předalo vládě, která návrh dne 20. července 2005 schválila a předala jej k projednání Parlamentu České republiky. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2005)

I když byl zákon upravující problematiku PPP projektů schválen až v roce 2006, neznamená to, že by Česká republika neměla s tímto typem financování zkušenosti. Ve většině případů se ale jednalo o nepříliš pozitivní zkušenosti, které ukazovaly na problematické využití tohoto institutu v existujícím institucionálním prostředí. (Pavel, 2007)

O využití PPP projektů se začalo uvažovat již v 90. letech minulého století. Hlavním důvodem byl nedostatek veřejných prostředků na investice. Ministerstvo dopravy se v té době zabývalo možností využití soukromého kapitálu pro dostavbu dálnice D5. Dostavba se nakonec nerealizovala z důvodu obecné nepřipravenosti technického řešení. Navíc předběžná kalkulace finančních požadavků ve formě mýtného byla tak vysoká, že byla PPP forma opuštěna a dále byla sledována klasická forma výstavby. Krach prvního pokusu o realizaci PPP projektu u nás se naštěstí obešel bez větších finančních dopadů na veřejné rozpočty. (Pavel, 2007)

6.1 Systém podpory PPP v České republice

Informace o národním přístupu k partnerství veřejného a soukromého sektoru v České republice lze získat webových stránek Ministerstva financí. Institucionální, metodologický a implementační systém je založen na těchto prvcích:

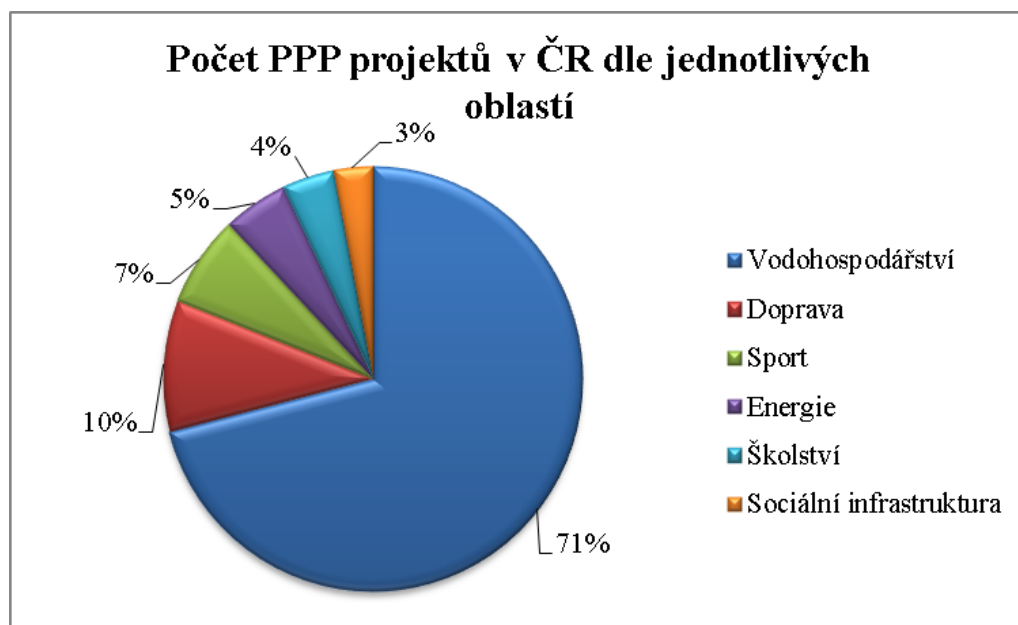
- **Ministerstvo financí** – metodologická podpora tvorby PPP projektů a stanoviska Ministerstva financí před uzavřením koncesní smlouvy. (Dovolil, 2012)
- **Ministerstvo pro místní rozvoj** – ústřední orgán státní správy ve věcech investiční politiky. Mezi jeho hlavní činnosti v této oblasti patří:

- podílení se na tvorbě celostátní koncepce veřejně-soukromých partnerství;
 - odpovědnost za tvorbu celostátní koncepce veřejného zadávání;
 - sledování a vyhodnocování změn v právních předpisech ES a rozhodnutí soudního dvora ES v oblasti veřejného zadávání;
 - příprava návrhů nových právních předpisů v oblasti veřejného zadávání a zabezpečování jejich harmonizace s předpisy ES;
 - zabezpečování celostátního metodického usměrňování veřejného zadávání;
 - zabezpečování metodické a konzultační činnosti vůči zadavatelům a dodavatelům při zadávání veřejných zakázek a udělování koncesí. (Portál o veřejných zakázkách a koncesích, 2013)
- **Asociace pro rozvoj infrastruktury** – občanské sdružení, jejímž cílem je podpora a rozvoj investování a služeb formou PPP v České republice.
- **Vzorová PPP smlouva** – vzor PPP smlouvy vycházející z britského vzoru. (Dovolil, 2012)

Důležitou roli v implementaci PPP projektů v České republice hrálo také PPP Centrum, jehož zřizovatelem bylo Ministerstvo financí a Fond národního majetku. Úkolem centra byla tvorba metodik pro PPP a účast na přípravě a realizaci pilotních a municipálních projektů. Veškerá metodická příprava však již byla ukončena, a tak byla v roce 2012 činnost PPP Centra jeho zakladatelem ukončena. Fiskálně jsou PPP projekty řízeny z Ministerstva financí a legislativně z Ministerstva pro místní rozvoj. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2013)

6.2 Údaje o PPP projektech v České republice

V České republice PPP projekty sleduje Ministerstvo financí ČR. Od roku 2006 bylo spuštěno celkem 77 PPP projektů v celkové hodnotě přes 90 mld. Kč. Z následujícího grafu vyplývá, že nejvíce projektů bylo realizováno v oblasti vodohospodářství (51), dopravy (7), provozování sportovních center (5), výroby a zajištění energie (4), školního stravování (3) a provozování domů pro seniory (2). (ManagerWeb.cz, 2012) Většina projektů byla realizována prostřednictvím metody DBFO (navrhni, postav, financuj, provozuj). (Pavel, 2007)



Graf 8 Počet PPP projektů v ČR dle jednotlivých oblastí (ManagerWeb.cz, 2012)

První PPP projekt v České republice byl provoz vodohospodářského majetku a zajištění jeho správy v obci Otročiněves nedaleko Berouna v roce 2006. Počet projektů roste, nejvíce jich bylo zahájeno v roce 2011 – celkem 25. Nejvyšší hodnoty dosáhly PPP projekty v roce 2010, částka přesáhla 41 mld. Kč. Největším PPP projektem je smlouva o nájmu majetku odboru vodovodů a kanalizací v Teplicích v celkové hodnotě více než 30 mld. Kč, který by měl trvat 21 let. Průměrné trvání partnerské smlouvy je téměř 10 let. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2012)

V roce 2012 se rozběhl projekt servisu vozů městské dopravy a výstavba depa v Plzni, za 12 mld. Kč, který bude trvat téměř tři desetiletí. Mezi další významné projekty patří parkovací dům Rychtářka v Plzni, dodávka tepla v Bohumíně, vodohospodářství v Písku, domov pro seniory v Litoměřicích, Písku či Vysokém Mýtě, akvapark Olomouc, zastávky MHD v Ústí nad Labem, školní stravování v Říčanech či v Rakovníku, fotbalový stadion v Tachově a další. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2012)

Dle Ministerstva financí (2013) činila ke 2. květnu 2013 celková předpokládaná hodnota uzavřených koncesních smluv PPP projektů jednotlivých územních samosprávných celků téměř 54 mld. Kč. Z této částky má nejvyšší podíl předmět vodohospodářství a to necelých 47 mld. Kč. S obrovským rozdílem je na druhém místě předmět Energie s 3 mld. Kč. Soci-

ální služby mají na celkové částce podíl 1 mld. Kč. Zbylých necelých 3,5 mld. Kč tvoří ostatní odvětví jako je infrastruktura, služby, zemědělství. (Ministerstvo financí, 2013)

Většina PPP projektů v České republice je realizována na regionální úrovni, ať už se jedná o menší projekty v hodnotě několika milionů korun, nebo o velké zakázky v řádu miliard. Především v oblasti dopravní infrastruktury je potenciál PPP projektů obrovský. Na celostátní úrovni stále chybí vybudovat 50 % dálniční infrastruktury. Státní rozpočet však v současnosti nestačí ani na kofinancování podílu k evropským prostředkům. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2012)

Nedobrá stav veřejných financí způsobil, že se současní političtí představitelé snaží nacházet dodatečné prostředky pro zajištění základních funkcí veřejného sektoru. PPP projekty se zdají velmi atraktivní a jsou chápány jako zdroj prostředků, které nezatěžují veřejné rozpočty, což je samozřejmě nesprávné. (Pavel, 2007)

Rizika plynoucí z implementace PPP projektů v České republice nejsou dostatečně vnímána, což by mohlo v budoucnu způsobit snížení efektivnosti veřejných výdajů. Proto je nutné zaměřit se na monitorování jednotlivých projektů a upozorňovat na jakékoliv neodborné a netransparentní jednání. Nejvýznamnějšími riziky implementace PPP projektů v České republice jsou:

- nepochopení principu PPP projektů, které nemají nahrazovat veřejné výdaje, ale jsou nástrojem zvyšování efektivnosti veřejných výdajů;
- nedostatečná specifikace politické zodpovědnosti;
- možnost vzniku skrytého zadlužení;
- možnost přímého zadání projektu bez otevřeného výběrového řízení;
- nedostatečné ošetření problematiky definice výstupů a jejich kontroly;
- možné podcenění fáze pilotních projektů a její vyhodnocení. (Pavel, 2007)

Na každý projekt by se mělo nahlížet individuálně a s ohledem na různá specifika, která projekt obsahuje. Není vhodné snažit se „roubovat“ projekty realizované metodou PPP ve Velké Británii do prostředí České republiky. Je potřeba se před každým rozhodnutím o využití metody PPP přesvědčit, že u nás je tato metoda vhodnější než klasické obstarávání veřejných služeb. V případě nesprávného způsobu realizace

projektu může dojít k prodražení a v horším případě dokonce k předčasnému ukončení projektu. (Ostřížek, 2007)

Nelze však usuzovat, že by koncept PPP v podmínkách České republiky neměl být realizován. Naopak při správném použití se jedná o velice efektivní nástroj pro zvyšování kvality služeb poskytovaných veřejným sektorem. (Pavel, 2007)

„Kdyby byly PPP projekty d'áblem na zdi a symbol korupce zároveň, EU by nám neposlala příspěvek 18 mil. Kč na přípravu pilotního PPP projektu dálnice D3. Evropská agentura pro transevropskou dopravní síť TEN-T by nedoporučovala začít konečně používat PPP na kofinancování EU fondů. Naše sousední státy by za posledních deset let nepostavily přes 1 500 km dálnic v ekvivalentu za téměř 380 mld. Kč. EIB by nekofinancovala dalších dvacet dálničních PPP projektů v Evropě v posledních pěti letech a Česká republika by nebyla poslední zemí západní a střední Evropy, která nepostavila ani kilometr dálnice formou PPP.“ (Janeba, 2013)

6.3 Pilotní PPP projekty

Česká republika se rozhodla zahájit implementaci ve formě několika pilotních projektů, jež měly sloužit k otestování životaschopnosti tohoto konceptu v domácích podmínkách. Pro pilotní fázi byly zvoleny projekty zaměřené na výstavbu, případně rozvoj infrastruktury. (Pavel, 2007)

Návrhy pilotních PPP projektů z různých oblastí zadavatelé zasílali k posouzení Ministerstvu financí, jejich převážná část byla od ledna 2005 předložena vládě. Doporučení k zahájení přípravy realizace projektů formou PPP bylo Ministerstvem financí a poté vládou uděleno na základě posouzení rozpočtového dopadu a finanční dostupnosti, možného přenosu rizik, definovatelnosti požadovaných výstupů a cílů, souladu záměru s prioritami vládního programového prohlášení, typové a strategické vhodnosti, dosažení hodnoty za peníze, proveditelnosti, zajištění transparentnosti a soutěže. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007)

Následující tabulka uvádí devět pilotních PPP projektů zahrnující původní předpoklady.

Tabulka 6 Pilotní PPP projekty (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007)

Projekt	Zadavatel	Zahájení přípravy	Forma PPP	Hodnota
AirCon – železniční spojení Praha – letiště Ruzyně	Ministerstvo dopravy	01 – 2005	BOT/DBFO a O&M	15 – 18 mld. Kč
Ubytovna hotelového typu a parkoviště Ústřední vojenské nemocnice Praha	ÚVN Praha	01 – 2005	DBFO	440 mil. Kč
D3 Tábor Bošilec	Ministerstvo dopravy	08 – 2005	BOT	11 mld. Kč
Justiční areály Ústí nad Labem a Karlovy Vary	Ministerstvo spravedlnosti	08 – 2005	DBFO/BOT	1,8 mld. Kč
Věznice typu s ostrahou	Ministerstvo spravedlnosti	08 – 2005	DBFO/BOT	1,1 mld. Kč
Nemocnice Na Homolce	Nemocnice Na Homolce	12 – 2005	DBFO	625 mil. Kč
Regenerace brownfieldu Ponava v Brně	Statutární město Brno	01 – 2006	DBFO	2 mld. Kč
Kampus Univerzity J. E. Purkyně	Univerzita J. E. Purkyně	05 – 2006	DBFO	2,5 mld. Kč
Modernizace Krajské nemocnice Pardubice	Pardubický kraj	07 – 2006	DBFO	2,2 mld. Kč

V tabulce 6 jsou vybrány tři pilotní PPP projekty, u nichž výpočty poradců prokázaly výhodnost jejich realizace formou PPP, která přinese veřejnému sektoru dlouhodobě hodnotu za peníze. Z údajů vyplývá dlouhodobá výhodnost řešení uvedených pilotních projektů formou PPP, která by podle závěrů návrhů koncesních projektů přinesla veřejnému sektoru prokazatelné úspory. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007)

Tabulka 7 Výhodnost řešení vybraných pilotních PPP projektů (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007)

Projekt	PSC (tis. Kč)	PPP (tis. Kč)	Hodnota za peníze (tis. Kč)	Hodnota za peníze	Délka trvání
ÚVN	850 707	592 005	258 702	30,4 %	25 let
Justiční areál Ústí n. L.	4 764 791	4 363 578	401 213	8,4 %	23 let
Věznice s ostrahou	3 041 667	2 663 902	377 765	12,57 %	24 let

Faktory ovlivňující délku a průběh přípravy pilotních PPP projektů představují zejména:

- rozsah, složitost a komplexnost řešení daného projektu;
- potřeba a podpora realizace projektu ze strany zadavatele;
- přístup k poradcům;
- změny ve specifikacích a rozsahu projektu v průběhu jeho přípravy;
- stabilita zázemí projektu po stránce strategické, organizační a personální. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007)

Vliv těchto faktorů se projevil například u projektu **AirCon**, jehož složitost odráží náročnost celé přípravy. Hlavním cílem AirConu je komplexní modernizace stávající tratě v městské zastavbě zajišťující souběžné vedení vlaků příměstské dopravy, celostátní dopravy a speciální spojení letiště s centrem, včetně provozu a údržby. Součástí projektu je čtyři až pět zastávek a jedna koncová stanice. Projekt má vést ke zkvalitnění dopravní obslužnosti Letiště Ruzyně a severozápadní části pražské aglomerace a má minimalizovat dopady dopravního přetížení a ekologické zátěže silniční dopravy. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007) Dle memoranda k realizaci stavby vydaného v dubnu 2008 měla být stavba realizována a zařazena do systému Pražské integrované dopravy do konce roku 2013. V lednu 2009 se objevila zpráva, že termín 2013 se nepodaří dodržet a kvůli nevyřešenému financování a územnímu plánu je potřeba ho o minimálně o dva roky odložit. V září 2009 Ministerstvo dopravy oznámilo pozastavení projektů kvůli napjaté situaci státního rozpočtu a úsporným opatřením vlády. Pro výstavbu se počítá s podporou ze struktu-

rálních fondů. Výstavba úseku z Veleslavína na Masarykovo nádraží, která má být kvůli tunelům dražší, je odložena na neurčito. (Wikipedie, 2013)

Projekt **ubytovny hotelového typu a parkoviště Ústřední vojenské nemocnice Praha** má zajistit ubytování pro klienty ÚVN (260 lůžek kategorie ***)+, ubytování pro zaměstnance ÚVN a prověřované adepty služby v Armádě ČR (240 lůžek) a zajištění parkování (300 parkovacích míst). Absence ubytovacích kapacit pro klienty nemocnice nutí ÚVN vyhledávat tyto služby u třetích osob, což komplikuje výkon základního předmětu činnosti. Nedostatečný počet parkovacích míst pro motorová vozidla komplikuje běžný provoz nemocnice uvnitř i vně areálu ÚVN. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007) Koncesní projekt byl schválen v září 2007. Vítězné konsorcium mělo postavit a po dobu 25 let provozovat ubytovnu personálu nemocnice, hotel, parkoviště a obchodní plochy, za což mělo inkasovat okolo jedné miliardy korun. Dne 27. května 2008 byla podepsána smlouva na realizaci PPP projektu mezi Ústřední vojenskou nemocnicí Praha a Prague Military Hospital Concession, a. s., kterou tvoří tři společnosti v čele s Metrostavem, a. s. Začátkem roku 2012 ale došlo ke zrušení celého projektu. Podle vyjádření Ministerstva obrany tento projekt není pro ÚVN potřebný. Ke zrušení projektu přispěla dlouhá doba mezi záměrem a podepsáním smlouvy a z toho vyplývající výrazné změny vstupních podmínek, časté změny projektu v průběhu přípravy, nedostatečná politická podpora a nekontinuita rozhodnutí. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2012)

Projekt **dálnice D3** spočívá v zajištění výstavby, provozování a udržování úseků 0307 Tábor – Soběslav a 0308 Soběslav – Bošilec, eventuálně úseků navazujících, v kontextu stávajícího postupu výstavby dálnice D3. Realizace projektu byla shledána nezbytnou pro zvýšení celkové kvality dopravy, snížení její časové a energetické náročnosti a zvýšení bezpečnosti. Důležitý je také odklon tranzitní dopravy mimo zastavěná území a s tím související zvýšení kvality života obyvatel na těchto územích, zlepšení situace v oblasti ochrany životního prostředí a podpora ekonomické aktivity v Jihočeském kraji. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007) Koncesní projekt byl schválen usnesením vlády z října 2008. Usnesení rovněž uložilo ministru dopravy zahájit do konce roku 2008 zadávací řízení a do konce roku 2009 informovat vládu o výsledcích zadávacího řízení podle Koncesního projektu. V roce 2010 muselo Ministerstvo dopravy kvůli zhoršení podmínek financování projekt dálnice D3 rozdělit do dvou fází a aktualizovat některé parametry. Úsek první fáze má 27 kilometrů, čeká se na vydání územních rozhodnutí, protože teprve poté

lze přistoupit k získávání pozemků a vyhlášení soutěže. Oživení projektu D3 v kratším (18 kilometrů), než původně zamýšleném, úseku nastalo v lednu 2012. Jedná se o úsek, ve kterém nejsou žádné problémy s majetkoprávním vypořádáním pozemků. Termín dokončení dálnice D3 je v současné době odhadován na léta 2015 – 2018. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2012)

V případě výstavby **justičního areálu v Karlových Varech** by realizace formou PPP nepřinesla výraznou hodnotu za peníze a z tohoto důvodu bylo rozhodnuto, že pokračovat formou PPP bude pouze projekt výstavby **justičního areálu v Ústí nad Labem**. Cílem justičního areálu v Ústí nad Labem je výstavba a provoz justičního areálu pro výkon justičních činností krajského a okresního soudu, krajského a okresního státního zastupitelství, probačních a mediačních služeb. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007) Nicméně v březnu roku 2012 bylo rozhodnuto zakázku v Ústí nad Labem nerealizovat z důvodu nedostatku financí v resortu spravedlnosti. Objekty zůstávají ve velmi špatném stavu, havárie se řeší pomocí klasických zakázek. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2012)

Projekt **věznice s ostrahou** zahrnuje výstavbu a provoz věznice typu s ostrahou pro přibližně 500 odsouzených při splnění evropských standardů, tj. 6 m² na osobu, a má být zajištěno zaměstnání pro minimálně 60 % odsouzených. Potřeba nové věznice je zdůvodněna vysokým počtem odsouzených v ČR, nedostatečnou ubytovací kapacitou, nevyhovujícími hygienickými i sociálními poměry ve věznicích a vazebních věznicích, nízkou zaměstnaností odsouzených a dlouhodobým podfinancováním potřeb vězeňské služby. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007) Koncesní projekt byl schválen v květnu roku 2008. Výběrové řízení na výběr privátního partnera mělo být zahájeno v roce 2009 s předpokládaným ukončením v roce 2010, kdy měla být započata výstavba. V roce 2012 však přetrvával akutní nedostatek míst pro vězně, stejně jako nedostatek prostředků, a tak se Ministerstvo spravedlnosti rozhodlo pro domácí vězení a alternativní tresty s cílem problém krátkodobě vyřešit. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2012)

Regeneraci brownfieldu Ponava v Brně má dojít k vybudování sportovní a volnočasového centra, vytvoření zázemí pro vrcholový sport a také posílení marketingového potenciálu města. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007) V Brně měl v letech 2009 – 2010 vzniknout nový sportovní areál zahrnující fotbalový stadion, dvoupatrové garáže s fotbalovým hřištěm, krytou halu pro různé druhy sportů včetně ledního hokeje a počítalo se také

s dalšími objekty, nezbytnými pro chod celého komplexu. V současné době je příprava projektu pozastavena. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2008)

Mezi hlavní cíle projektu **Krajské nemocnice Pardubice** patří zajištění komplexní modernizace nemocnice včetně návrhu, výstavby nové rekonstrukce stávající infrastruktury, údržby, částečného provozu areálu nemocnice a zajištění vybraných podpůrných služeb, dále regenerace přilehlého průmyslově nevyužívaného areálu bývalé Tesly a zvýšení a zlepšení uživatelského a provozního standardu areálu nemocnice. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007) Pardubický kraj v lednu 2009 projekt na modernizaci pardubické nemocnice po několika letech příprav zastavil. Žádné ze tří konsorcií firem, které se zúčastnily výběrového řízení, nepředložilo konkrétní nabídku na správu zdravotnického zařízení, což může být podle hejtmana Pardubického kraje způsobeno zdražením úvěrů v důsledku světové finanční krize. Banky, připravené na financování akce, požádaly o půlroční odklad. K zastavení projektu přispělo také rozhodnutí Ministerstva zdravotnictví redukovat traumacentrum a onkologické centrum pardubické nemocnice. O projekt nebyl v soukromém sektoru zájem a nedošlo k podání jediné nabídky. Zadavatel se rozhodl pro postupnou opravu a modernizaci objektu pomocí klasického zadávání. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2012)

U projektů **nemocnice Na Homolce** a **kampusu v Ústí nad Labem** bylo rozhodnuto, že nebudou kvůli nevhodnosti této formy financování realizovány. V obou případech ale Ministerstvo zdravotnictví i Ministerstvo školství považují realizaci původních záměrů za nezbytnou, bude tedy zabezpečena jinými způsoby financování. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2007)

6.4 Projekty ve fázi realizace

Jak již bylo uvedeno v předchozí kapitole, pilotní PPP projekt nebyly příliš úspěšné, některé z nich byly pozastaveny nebo dokonce zrušeny, v některých případech se nakonec zvolil běžný způsob financování namísto financování formou PPP. Tato kapitola je věnována PPP projektům, které jsou již ve fázi realizace. Přesto, že většina PPP projektů byla realizována v sektoru vodohospodářství, jsou zde vybrány i příklady projektů z jiných odvětví. Prvním a velice úspěšným PPP projektem je výstavba průmyslové zóny Baliny v Třinci. Z oblasti služeb a technologií bylo vybráno vybudování teplovodu z elektrárny Dětmarovi-

ce do Bohumína. Ve fázi realizace se nachází také projekt nového aquaparku v Olomouci, prozatím se ale potýká s nižší návštěvností. Menší zájem je rovněž o parkování v centru Plzně v parkovacím domě Rychtářka s kapacitou 447 míst. Posledním vybraným PPP projektem je výstavba lanové dráhy Větruše v Ústí nad Labem.

Průmyslová zóna Třinec Baliny

Průmyslová zóna v Třinci je koncipována jako společný projekt města Třince a Třineckých železáren s využitím finanční podpory formou PPP. Vlastníkem zóny, investorem a také příjemcem státních dotací za finanční účasti Třineckých železáren je město Třinec. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2009)

Zahájení výstavby průmyslové zóny Baliny bylo v roce 2000. V červenci 2001 byla výstavba průmyslové zóny dokončena. Investice na vybudování infrastruktury v zóně činí 80,5 mil. Kč, řešení dopravní obslužnosti uvnitř zóny v roce 2006 je ve výši 78 mil. Kč. V září 2007 byla zahájena výstavba mimoúrovňového napojení průmyslové zóny za přibližně 400 mil. Kč, která má zásadní význam pro odklon těžké dopravy z centra města. Stavba řeší bezproblémové napojení průmyslové zóny a starého průmyslového areálu se silnicí I/11 a rychlostní komunikací R48. Výstavba byla dokončena v roce 2010. (Moravskoslezský kraj, 2012)

V současnosti je průmyslová zóna zcela zaplněna a probíhá výstavba nových hal a rozšiřování výroby u hal stávajících. V zóně sídlí celkem sedm firem, které zaměstnávají necelých 800 přímých zaměstnanců. Firmy zatím investovaly do zóny zhruba 1,5 mld. Kč a i přes dopady ekonomické krize dochází u většiny firem v průmyslové zóně Baliny k dalším etapám rozvoje spojeným s nárůstem pracovních míst. Ze strany investorů, státních dotací, města Třince a Třineckých železáren je proinvestováno celkem cca 1,8 mld. Kč. (Moravskoslezský kraj, 2012)

Výhody průmyslové zóny jsou zejména:

- výhodná poloha;
- sousedství silné průmyslové společnosti Třineckých železáren;
- dostatek kvalifikované pracovní síly;
- umístění automobilky Hyundai v Nošovicích;

- přirozená spádová oblast;
- řešení dopravní dostupnosti regionu;
- atraktivní možnosti rekreace v Moravskoslezských Beskydech. (Moravskoslezský kraj, 2012)

V roce 2006 průmyslová zóna Baliny získala první místo v kategorii „Brownfield roku“ v soutěži Podnikatelská nemovitost roku. Oceněna byla také starostka města Věra Palkovská, v roce 2009 ji do soutěže Manažer podnikové nemovitosti nominovala firma CzechInvest. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2009)

Dodávka tepla v Bohumíně

V listopadu roku 2007 uzavřelo město Bohumín koncesní smlouvu se společností ČEZ, a. s., ve které se dodavatel zavázal vybudovat do tří let teplovod z elektrárny Dětmárovice do Bohumína, horkovzdušný napaječ, rozvody pod městem a domovní předávací stanice ke konečným odběratelům tepla a teplé užitkové vody, v celkové hodnotě 1 488 mil. Kč. Základní potřebou zadavatele je zajistit co nejvýhodnější dodávky tepelné energie pro vytápění a přípravu TUV do městských objektů po dobu 20 let, během nichž má ročně odebrat 150 000 GJ. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2010)

V září 2010 začaly odebrat teplo a teplou vodu z elektrárny Dětmárovice tisíce domácností v Bohumíně na Karvinsku. Napojilo se zhruba 2 760 bytů, což je téměř 90 % plánovaných připojení. Zkušební topná sezona v Bohumíně trvala rok. Nový teplovod nahradil dosluhující plynové kotelny ve městě. Navíc centrálním zásobováním ušetří lidé v Bohumíně zhruba pětinu nákladů na vytápění. Teplo odebírají především domy a byty patřící městu, ale také školy, kulturní zařízení a další městské objekty. Napojeny jsou také domy patřící bytovým družstvům. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2010)

Zhruba pětinovou úsporu za vytápění a teplou vodu pocítí i těž obyvatelé vzdálenějších bytů, které na nový teplovod napojeny nejsou. Jedná se nájemníky, kterým dodává teplo městská firma BM servis, která pro všechny své odběratele stanovila jednotnou cenu. Průměrná domácnost, která platila ročně 23 000 Kč, ušetří za teplo a teplou vodu 4 600 Kč. Lidé bydlící v městském bytě o rozloze zhruba 63 m² ušetří centrálním zásobováním mě-

síčně 300 Kč. Ve větším bytě o rozloze 95 m² měsíční úspora činí 600 Kč. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2010)

Bohumín je jedním z prvních měst, které se tímto způsobem rozhodlo vybrat nového dodavatele tepla. Prioritou města je zajistit v době, kdy končí životnost stávajících kotelen, kvalitní dodávky tepla a teplé vody za co nejnižší cenu. Společnost ČEZ Teplárenská na sebe vzala všechna rizika projektové přípravy a provozu teplovodu. Jeho výstavba tak nezatížila rozpočet města. Zároveň město ušetřilo i tím, že nemuselo modernizovat čtyři desítky kotelů z 90. let. O dalším použití metody PPP vedení města uvažuje pouze u velkých projektů, je totiž administrativně náročná. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2010)

Parkovací dům Rychtářka, Plzeň

Cíl projektu je zajistit výstavbu a provoz nového nadzemního parkovacího domu v lokalitě Rychtářka v centrální části Plzně. Jedná se o nadlimitní zakázku v celkové hodnotě 351 mil. Kč. Zadavatelem projektu je město Plzeň a partnerská smlouva je uzavřena na dobu 20 let. Základní kámen parkovacího domu Rychtářka byl položen 13. července 2010, v provozu je od června 2011. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2010)

Parkovací dům Rychtářka je komfortní formou hlídaného a bezpečného placeného stání v centru Plzně s kapacitou 447 míst, z toho 27 parkovacích stání je vyhrazeno pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace a 8 parkovacích míst je vyhrazeno pro rodiny s dětmi. Je koncipován hlavně jako záchytné parkoviště typu Park & Go (zaparkuj a běž) pro návštěvníky centra města. Parkovacího dům byl po roční výstavbě uveden do provozu v červnu roku 2011. Objekt je rozdělen do pěti nadzemních podlaží. V prvním podlaží jsou k dispozici komerční plochy o velikosti 1 800 m². (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2012)

Díky modelu partnerství soukromého a veřejného sektoru je zaručeno, že parkovací dům je od počátku ve vlastnictví města Plzeň. Dodavatel, společnost HERMOSA Parking Plzeň, zajistil výstavbu, financování a údržbu bez financování města. Město Plzeň tak platí za službu, nikoliv za výstavbu. Poplatek za dostupnost začalo město platit až po otevření Rychtářky, jedná se o částku 19 mil. Kč ročně. PPP projekt je pro město o 7 % výhodnější, než kdyby budovalo a provozovalo parkovací dům tradičně ve vlastní režii, bez účasti a přenesení rizik na soukromého partnera. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2010)

Vzhledem k velké poptávce po parkování byly roční příjmy parkovacího domu odhadovány na 20 mil. Kč. Při dvacetiprocentní obsazenosti a třicetikorunové sazbě by byly příjmy a výdaje zhruba vyrovnané. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2010) Skutečnost je ale jiná. Na Rychtářce průměrně 150 vozidel denně, z toho jednu desetinu tvoří předplatelé. Parkovací dům je zaplněný pouze ve dnech, kdy se hraje na vedlejším stadionu fotbal. K parkování na Rychtářce nepřimějí ani nízké ceny. Zatímco v centru města stojí hodina parkovného 30 Kč, hodina v parkovacím domu přijde na 10 Kč. Celodenní parkování v délce 12 hodin stojí 60 Kč, v nočních hodinách stojí hodina parkovného 5 Kč a celá noc přijde na 40 Kč. Nutno podotknout, že i přes nízkou obsazenost jsou v rámci celého komplexu parkovacího domu příjmy a výdaje vyrovnané, dá se říci, že s mírným přebytkem. (Regionpodlupou.cz, 2013)

Do budoucna je potřeba, aby se společnost Parking Plzeň, která provozuje parkovací dům, snažila vylepšit navigaci směřující motoristy k objektu, upozornit je na jeho existenci a na možnost volných parkovacích míst. Radnice chystá kroky, které by mohly přivést do parkovacího domu více řidičů. Jedná se o úpravy skosení obrubníků, vyznačení překážek a vyznačení stop jako reakci na stížnosti mnohých řidičů, především těch s většími SUV, na příliš vysoké obrubníky, o které si především v zatáčkách ničí vozidla. (Regionpodlupou.cz, 2013)

Aquapark Olomouc

Aquapark Olomouc návštěvníkům nabízí zajímavé adrenalinové a relaxační vodní atrakce, odpočinkové zóny, solária a masáže v rámci jednoho komplexního provozu, který tvoří vnitřní bazénová hala a venkovní areál s travnatými rekreačními plochami. Aquapark Olomouc se pyšní nejdelším vnitřním toboganem v České republice s délkou 123 metrů. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2009) Až na výjimky je koncipován jako bezbariérový, je zde provozováno několik gastrozařízení se záměrem nabídnout návštěvníkům kvalitní občerstvení v rámci mokrých i volně přístupných suchých zón. (Firmy.cz, 2013)

Při výstavbě objektu byly použity nejnovější stavebně–technická řešení, která zohledňují aktuální vývoj technologií a vodních atrakcí, ale zároveň byl kladen důraz na využívání nejnovějších poznatků vyplývajících z aktuálních zkušeností v oblasti bezpečnosti a kvality provozování podobných zařízení s ohledem na maximální spokojenost klientů s poskytovanými službami. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2009)

Areál aquaparku se nachází v sousedství obchodního centra Haná nedaleko kapacitní komunikace na Brno. První zmínky o projektu se objevily již v roce 2002. V roce 2006 došlo k detailnějšímu rozpracování technické dokumentace. Provoz aquaparku v Olomouci byl zahájen 1. června 2009. Areál vodních atrakcí a relaxace vznikl ve spolupráci statutárního města Olomouce a soukromého investora, jehož povinností bylo zajistit výstavbu a následné provozování aquaparku za předem smluvně sjednaných požadavků na kvalitu a dostupnost atrakcí a služeb. Cena za vybudování aquaparku je ve výši 497 mil. Kč. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2009)

Objekt je ve vlastnictví akciové společnosti Aquapark Olomouc, která byla založena městem spolu se sdružením firem Atzwanger, Gemo a Skanska. Město zvolilo projekt PPP, aby projekt neohrozil rozpočet města. V minulých letech totiž město uvažovalo o úvěru na aquapark ve výši 300 mil. Kč. Nakonec si úvěr vzala nově vzniklá společnost a ručí za něj přímo tímto objektem, nikoliv majetkem města. Partnerská smlouva je uzavřena deset let. Do akciové společnosti Aquapark Olomouc město vložilo především pozemky, příspěvek města spolu s finanční účastí tvoří 90 mil. Kč a soukromé společnosti vložily do vzniklé akciové společnosti 111 mil. Kč. (Asociace pro rozvoj infrastruktury, 2009)

Aquapark Olomouc začal v roce 2013 svou pátou letní sezonu. Zatímco v roce 2011 dorazilo k pokladnám zhruba 221 tis. zájemců, což znamenalo patnáctiprocentní nárůst oproti roku 2010, v roce 2012 nabídku vodního světa využilo 180 tis. osob. Kolísající počet návštěvníků souvisí také s počasím. Dle hlavního manažera aquaparku v roce 2013 počet návštěvníků opět roste, je přibližně o 6 % vyšší než v předchozím roce, ale ještě tři až čtyři roky potrvá, než začne aquapark vydělávat. Ke konci roku 2012 činil deficit společnosti Aquapark Olomouc 5,7 mil. Kč. I přes skutečnost, že návštěvnost aquaparku je nižší než plánovaná, mezi atrakcemi Olomouckého kraje skončil na druhém místě za zoologickou zahradou na Svatém Kopečku. (Deník.cz, 2013)

Lanová dráha Větruše

Cílem projektu je vytvoření nového dopravního spojení mezi dvěma místy v centru města. (Statutární město Ústí nad Labem, 2013)

Lanová dráha Větruše v Ústí nad Labem byla postavena jako osobní visutá dvoulánová dráha kyvadlového systému s pevným uchycením kabin vedoucí z centra města. Je zajímavá tím, že jde o nejdelší lanovku bez podpěrných sloupů v České republice. Lanová dráha

za hodinu přepraví až 390 osob při rychlosti 6 m/s. (kudyznudy.cz) Trasa mezi Větruší a obchodním centrem je dlouhá 330 metrů a dvě kyvadlově jezdící kabiny pro 15 osob ji překonají za dvě minuty. Lano o průměru 3,6 centimetru, na kterém kabiny visí, měří 760 metrů. Lanová dráha překonává padesátimetrové převýšení. (E15.cz, 2011) Lanová dráha je ideálním řešením pro usnadnění a urychlení dopravy pěších a cyklistů z centra města do oblíbené lokality. (Kudyznudy.cz, 2012)

Nejdříve se uvažovalo o výstavbě lanové dráhy v areálu ústecké zoologické zahrady. Po opravě zámečku Větruše v roce 2005 ale bylo rozhodnuto o vybudování lanové dráhy právě na toto místo. V rámci výstavby obchodního centra Forum vznikla kruhová věž pro spodní stanici dráhy. Stavba samotné lanovky byla zahájena koncem března 2010. Zahájení zkušebního provozu se uskutečnilo 7. prosince 2010. (Wikipedie, 2013)

Partnerská smlouva je uzavřena mezi městem Ústí nad Labem a společností ViamontDSP. Celkové náklady činí 79,1 mil. Kč, přičemž dotace z evropského programu činí 61,5 mil. Kč. Město tedy za výstavbu lanové dráhy zaplatilo přibližně 17,6 mil. Kč. Provozování je pověřen Dopravní podnik města Ústí nad Labem. (Wikipedie, 2013)

Po téměř třech letech provozu lze říci, že rozhodnutí o vybudování lanové dráhy byl zcela správné. Lanová dráha přitahuje do města návštěvníky, kteří by ho jinak nenavštívili. Kromě zajištění dopravy do oblíbené části města s restaurací, sportovišti a dalšími atrakcemi, došlo ke zvýšení atraktivity města. Od zahájení provozu do listopadu 2011 se lanovou dráhou svezlo celkem 296 964 cestujících a bylo odbaveno 5 117 psů, dětských kočárků a jízdních kol. Lanovka jezdí denně kromě každého prvního pondělí v měsíci, kdy probíhá pravidelné údržby. Jezdí od 8 do 22 hodin v intervalu 15 minut. Provoz je zastaven pouze při teplotě nižší než – 22 stupňů Celsia nebo při větru nad 15 m/s. Cena jednosměrné jízdenky je 18 Kč, za obousměrnou jízdenku lidé zaplatí 34 Kč. Děti do 6 let a držitelé průkazu ZTP mají přepravu zdarma. (Dopravní podnik města Ústí nad Labem, © 2011)

7 NÁVRHY URBÁNNÍ REGENERACE A PPP PROJEKTŮ V ČESKÉ REPUBLICE

V projektové části své diplomové práce jsem se zaměřil na lokality s poměrně velkým potenciálem revitalizace a urbánní regenerace, které by se mohly stát vhodnými a příkladnými projekty pro ostatní města.

První projekt je věnován myšlence v minulosti slavného téměř mýtického místa okolí dostihového závodiště ve Slušovicích. Dnes se jedná o chátrající zónu se spoustou možností využití. Revitalizace autobusového nádraží ve Valašském Meziříčí je projektem číslo dva. Valašské Meziříčí je spojnicí mezi Moravskoslezským a Zlínským krajem ve východní části naší země. Poslední projekt se zabývá revitalizací Vsetínské nemocnice, která dlouhodobě vykazuje značné nedostatky v celostátním měřítku.

Projekt č. 1: Sportovní a zábavní centrum Slušovice

Zadavatel

Město Slušovice

Místo realizace

NUTS II	Střední Morava
NUTS III	Zlínský kraj
LAU I	Zlín
LAU II	Slušovice

Místo dopadu

Území celého Zlínského kraje

Cíl projektu

Cílem projektu je zlepšení kvality života, zvýšení atraktivity města Slušovice prostřednictvím rozvoje kulturní, společenské, zábavní a sportovní infrastruktury, podpora ekonomického rozvoje města prostřednictvím pořádání sportovních, kulturních a dalších akcí, podpora volnočasových aktivit dětí a mládeže a také navrácení slušovické dráhy mezi špičková

závodistiště České republiky. Areál bude pestrou směsicí sportu, zábavy, služeb a v neposlední řadě trávení volnočasových aktivit.

Popis a zdůvodnění potřeby projektu

Obrovský chátrající areál vybudovaný v komunistických letech v současnosti chátrá a využívá se pouze zlomek potenciálu formou dostihových závodů a golfového hřiště. Celý areál byl dříve naprosto jedinečnou koncepcí v rámci celé Československé republiky a navštěvovali ho v pravidelných intervalech statisíce návštěvníků. Navrhuji tuto zašlou slávu oživit a přetransformovat do potřeb současného návštěvníka a turistu.

Projekt bude jedinečný svou nabídkou v rámci celé České republiky. Na jednom místě se bude nacházet dostihová dráha s klopenými zatáčkami – jediná dráha svého druhu v republice, golfové hřiště s devíti jamkami, 4 tenisové kurty – jeden s betonovým a tři s antukovým povrchem, 4 víceúčelová hřiště na basketbal, nohejbal a volejbal, vnitřní a vnější bazén, squashový kurt, posilovna, restaurace a bar. Vytvořením nových pracovních míst dojde ke snížení nezaměstnanosti v regionu a tím ke zvýšení životní úrovně obyvatel.



Obrázek 1 Areál dostihového závodistiště v současnosti (Dostihy Slušovice, © 2013)

Fáze projektu

Popis aktivit v přípravné fázi projektu

V přípravné fázi projektu bude zpracována studie proveditelnosti a její následné schválení. Naprostá většina pozemků je ve vlastnictví města Slušovice. Pro realizaci projektu bude potřeba odkoupit zbývající pozemky, popřípadě stavby, které jsou ve vlastnictví soukromých osob, jakožto stejně chátrající stavby vyžadující rekonstrukci, případně sanace. Po vypracování koncesní dokumentace, včetně návrhu smlouvy a platebního mechanismu, bude zahájeno výběrové řízení na dodavatele stavby, které bude završeno výběrem vítězného uchazeče a uzavřením smlouvy.

Popis aktivit v realizační fázi

V realizační fázi projektu bude probíhat zajištění publicity projektu, realizace všech stavebních prvků zábavního a sportovního centra, výkon stavebního dozoru a dohled nad kvalitou prováděných stavebních prací, průběžné finanční řízení projektu, kolaudace stavby a zpracování monitorovacích a závěrečných zpráv

Dostihová dráha dozná pouze drobných úprav, jelikož samotná revitalizace závodiště již proběhla v předchozích letech, a to ve formě zavedení umělého zavlažování, výměny bočních bariér a rekultivace závodní plochy. Zbývá tedy opravit okolí závodiště, zejména tribuny a komerční prostory. Mimo dostihové dráhy bude potřeba zrealizovat celý projekt od samého začátku.

Popis aktivit v provozní fázi projektu

Mezi aktivity provozní fáze patří publicita výstupů projektu, provoz a údržba sportovního a zábavního centra a zpracovávání pravidelných monitorovacích zpráv o zajištění udržitelnosti projektu.

Zvažovaná forma PPP

Předběžně je zvažována forma DBFO. Soukromý partner zajistí návrh, výstavbu, financování a dlouhodobý provoz.

Délka projektu

Předpokládaná délka projektu je 30 let.

Převod rizik

Stavební rizika, rizika financování, dostupnost a rizika spojené s provozem budou převedeny na soukromého partnera.

Platební mechanismus

Hlavním zdrojem příjmu by měla být platba za dostupnost služeb.

Harmonogram

Tabulka 8 Harmonogram výstavby sportovního a zábavního centra Slušovice
(vlastní zpracování)

Rok	2013				2014				2015				2016			
Činnost/kvartál	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Zpracování koncesního projektu																
Schválení koncesního projektu																
Výběr koncesionáře																
Uzavření koncesní smlouvy																
Zahájení výstavby																
Rok	2017				2018				2019				2020			
Činnost/kvartál	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Zahájení výstavby																
Zahájení provozu																

Financování

Celkové náklady včetně nových parkovacích ploch odhaduji na 180 mil. Kč. Díky projektu by měly vzniknout desítky nových pracovních míst.

Projekt bude financován z ROP NUTS II Střední Morava, prioritní osa 3 Cestovní ruch, oblast podpory 3.3. Podnikatelská infrastruktura a služby. Maximální výše podpory může dosáhnout maximálně 85 %.

Projekt č. 2: Revitalizace autobusového nádraží Valašské Meziříčí

Zadavatel

Město Valašské Meziříčí

Místo realizace

NUTS II	Střední Morava
NUTS III	Zlínský kraj
LAU I	Vsetín
LAU II	Valašské Meziříčí

Místo dopadu

Město Valašské Meziříčí a jeho okolí.

Cíl projektu

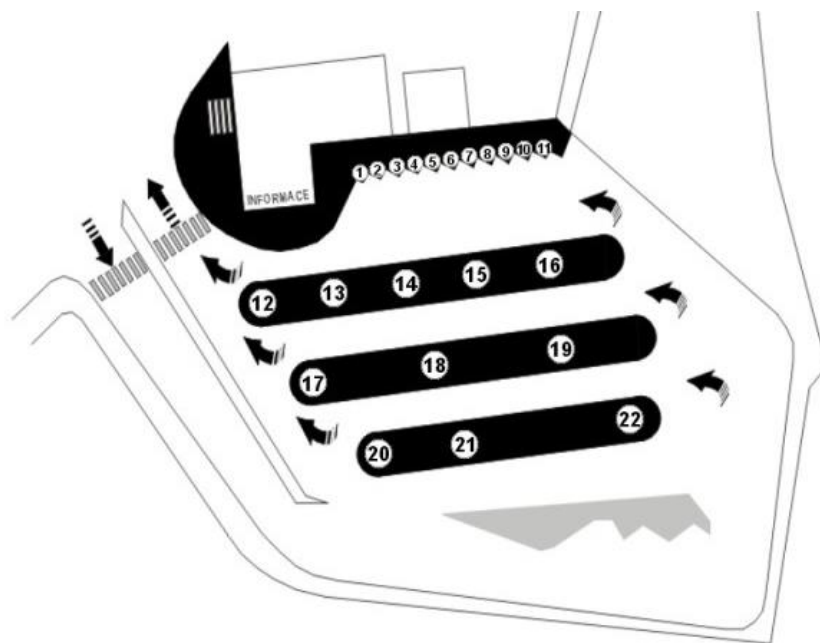
Hlavním cílem projektového záměru je vytvoření cestovního komfortu pro obyvatele i návštěvníky města Valašské Meziříčí, revitalizace autobusového nádraží, které bude vyhovovat současným i budoucím potřebám, zkvalitnění infrastruktury na území města, zvýšení bezpečnosti provozu a možnost přestavby a revitalizace této oblasti města. Dílčími cíli projektu jsou úpravy a zlepšení stavu nádražního prostoru, zvýšení bezpečnosti pohybu chodců včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, propojení s cyklodopravou, navýšení estetiky, čistoty a bezpečnosti, zajištění lepší orientace pro cestující.

Popis a zdůvodnění potřeby projektu

Autobusové nádraží Valašské Meziříčí zajišťuje pravidelnou linkovou osobní dopravu, městskou hromadnou dopravu ve Valašském Meziříčí a tuzemskou i zahraniční zájezdovou dopravu. Celkový počet nástupišť. Stávající autobusové nádraží ve městě je jak vzhledově, tak funkčně ve velmi špatném stavu. Nachází se nedaleko samotného centra města a roz-

hodně nesplňuje požadavky moderního cestujícího. Zázemí pro cestující prakticky neexistuje, jedná se pouze o asfaltovou zpevněnou plochu. Vzhled autobusového nádraží neodpovídá jeho důležitosti na spojnici mezi Ostravou a Zlínem. Revitalizací bude dosaženo odpovídajícího standardu pro přepravu osob. Výstupy projektu budou mít pozitivní vliv jak pro obyvatele města a okolních obcí tak pro návštěvníky města, neboť dojde k vytvoření kvalitního a spolehlivého systému veřejné dopravy.

Obsahem projektu je výstavba nového autobusového nádraží na ulici Zašovská a částečná rekonstrukce budovy nádraží. V rámci řešení autobusového nádraží dojde k vybudování nových bezbariérových krytých stanovišť s odpovídajícím množstvím sedacích míst. V rámci revitalizace budovy autobusového nádraží dojde k výstavbě sociálního zázemí čekacích prostor, bezbariérovým úpravám budovaného sociálního zázemí a pořízení moderního hlasového terminálu. Dále bude vybudováno veřejné osvětlení, zeleň, 28 parkovacích stání, z toho tři stání pro invalidy a tři stání pro vozidla taxi služby. Vybudování komerčních prostor bude sloužit zejména cestujícím formou např. rychlého občerstvení, lékárny či novinového stánku apod.



Obrázek 2 Stanoviště autobusového nádraží ve Valašském Meziříčí (Beskydy.cz,

Fáze projektu

Popis aktivit v přípravné fázi projektu

V přípravné fázi projektu bude zpracována studie proveditelnosti a její schválení. Projekt revitalizace autobusového nádraží je v souladu se Strategickým plánem rozvoje města Valašského Meziříčí. Bude následovat vypracování koncesní dokumentace, návrhu smlouvy a platební mechanismus. Přípravná fáze bude završena výběrem vítězného uchazeče, který vzejde z výběrového řízení na dodavatele stavby a uzavřením smlouvy.

Popis aktivit v realizační fázi

Ve fázi realizace dojde ke stavebním úpravám všech 22 stanovišť včetně stavby přístřešků a míst k sezení. Poté bude zmodernizována a zrekonstruována budova autobusového nádraží. Posledním bodem revitalizace bude osvětlení celého autobusového nádraží. Během realizační fáze projektu bude probíhat dozor a dohled nad kvalitou prováděných prací, průběžné finanční řízení a zajištění propagace projektu. Součástí realizační fáze bude také zpracování závěrečných zpráv.

Autobusové nádraží bude po dobu revitalizace využíváno pouze z části. Provoz bude probíhat vždy v jedné polovině nádraží, ve které nebudou probíhat stavební práce.

Popis aktivit v provozní fázi projektu

Aktivita provozní fáze projektu budou zahrnovat provoz a údržbu autobusového nádraží a zpracovávání pravidelných monitorovacích zpráv o zajištění udržitelnosti projektu.

Zvažovaná forma PPP

Zvažovanou formou je DBFO. Soukromý partner zajistí návrh vnitřních a vnějších prostor, výstavbu, financování a dlouhodobý provoz.

Délka projektu

Předpokládaná délka projektu je 15 let.

Převod rizik

Přenesení stavebního rizika, rizika financování, dostupnosti a rizik spojených s provozem komerčních prostor na soukromého partnera.

Platební mechanismus

Hlavním zdrojem příjmu by měla být platba za dostupnost infrastruktury a příjem z pronájmu komerčních a reklamních ploch.

Harmonogram

Tabulka 9 Harmonogram revitalizace autobusového nádraží ve Valašském Meziříčí (vlastní zpracování)

Rok	2013				2014				2015				2016			
Činnost/kvartál	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Zpracování koncesního projektu																
Schválení koncesního projektu																
Výběr koncesionáře																
Uzavření koncesní smlouvy																
Zahájení výstavby																
Rok	2017				2018				2019				2020			
Činnost/kvartál	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Zahájení provozu																

Financování

Projekt bude financován z ROP NUTS II Střední Morava, prioritní osa 1 Doprava, oblast podpory 1.2. Veřejná doprava, podoblast podpory 1.2.1 Rozvoj integrovaného dopravního systému, přestupní terminály a zastávky. Maximální výše podpory může dosáhnout maximálně 85 %. Celkové způsobilé výdaje odhaduji na 28,5 mil. Kč.

Projekt č. 3: Revitalizace Nemocnice Vsetín

Zadavatel

Zlínský kraj

Místo realizace

NUTS II	Střední Morava
NUTS III	Zlínský kraj
LAU I	Vsetín
LAU II	Vsetín

Místo dopadu

Území okresu Vsetín.

Cíl projektu

Cílem je modernizace nemocničního areálu nacházejícího se ve městě Vsetín.

Popis a zdůvodnění potřeby projektu

Vsetínská nemocnice nedosahuje standardů dnešní doby, a to jak v samotném vybavení nemocnice, jejího vzhledu, tak i kvalitou poskytované péče. Pacienti si zejména stěžují na nevyhovující podávanou stravu, absenci sociálních zařízení na pokojích a klimatizace. To, že je nemocnice ve špatné kondici, dokazují i kumulované ztráty z posledních let v jejím hospodaření. Namátkou, v roce 2011 byla nemocnice ve ztrátě necelých 53 mil. Kč. Mezi hlavní příčiny ztrátového hospodaření nemocnice patří nenaplnění plánovaných záměrů v oblasti poskytování zdravotní péče a pravidelné zvyšování mezd lékařů vlivem jejich protestních akcí. Nemocnice Vsetín zaměstnává celkem 652 zaměstnanců, z toho 83 lékařů. Celková kapacita nemocnice je 410 lůžek. Dle dlouhodobých statistik ošetří ročně cca 95 tis. pacientů. Alarmující situaci v nemocnici dokazují i výsledky celostátního hodnotícího projektu Nemocnice ČR 2012, kterou pořádal Health Care Institute. Komise vytvořila chronologické pořadí hodnocení nemocnic pro každý kraj v České republice. Ve Zlínském kraji se jako nejlepší instituce umístila Nemocnice ve Valašském Meziříčí,

kteří je od města Vsetín přibližně 20 km. Pacienti ve většině případů tedy volí Nemocnici ve Valašském Meziříčí.

Prostřednictvím realizace projektu dojde k úpravě venkovního vzhledu vybraných budov a k modernizaci nemocničních pokojů, operačních sálů, ambulančí a komerčních prostor. Projekt bude zahrnovat také služby stravovacího zařízení.

Fáze projektu

Popis aktivit v přípravné fázi projektu

V rámci přípravné fáze projektu bude zpracována studie proveditelnosti a její následné schválení. Po vypracování koncesní dokumentace, včetně návrhu smlouvy a platebního mechanismu, bude zahájeno výběrové řízení na dodavatele, technický dozor a investora, které bude završeno uzavřením smlouvy s vítězným uchazečem.

Popis aktivit v realizační fázi

V realizační fázi projektu bude probíhat zajištění publicity projektu, realizace všech stavebních prvků. Projekt bude rozdělen do pěti etap. V první fázi bude upravena a modernizována lůžková část interního pavilonu. Ve druhé etapě budou probíhat opravy společných prostor – vestibulů a návštěvních místností. V průběhu druhé etapy proběhnou také venkovní úpravy budovy ředitelství a záchranné služby. Pracemi ve třetí fázi projektu bude upravena lůžková část pavilonu léčebny dlouhodobě nemocných. Následně dojde k revitalizaci části hlavní budovy, kde se nachází chirurgické, ortopedické a gynekologicko – porodnické oddělení. V rámci poslední etapy se bude rekonstruovat budovy odborných ordinací, ambulance a operační sály.

Úpravy a modernizace se nebudou týkat pavilonu patologie a centralizovaných laboratoří, který byl otevřen v roce 2011, pavilonu čtyřlístek, který byl v roce 2010 zrekonstruován s očního pavilonu, ve kterém sídlí nové oční centrum.

Popis aktivit v provozní fázi projektu

Mezi aktivity provozní fáze patří publicita výstupů projektu, provoz a údržba areálu nemocnice a zpracovávání pravidelných monitorovacích zpráv o zajištění udržitelnosti projektu.

Zvažovaná forma PPP

Předběžně je zvažována forma DBFO. Soukromý partner zajistí návrh, rekonstrukci, financování a dlouhodobý provoz.

Délka projektu

Předpokládaná délka projektu je 15 let.

Převod rizik

Stavební rizika, rizika financování, dostupnost a rizika spojené s provozem budou převedeny na soukromého partnera.

Platební mechanismus

Hlavním zdrojem příjmů by měla být platba za dostupnost služeb.

Harmonogram

Tabulka 10 Harmonogram revitalizace Vsetínské nemocnice (vlastní zpracování)

Rok	2013				2014				2015				2016			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Činnost/kvartál																
Zpracování koncesního projektu																
Schválení koncesního projektu																
Výběr koncesionáře																
Uzavření koncesní smlouvy																
Zahájení výstavby																

Rok	2017				2018				2019				2020			
Činnost/kvartál	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
Zahájení výstavby																
Zahájení provozu																

Financování

Celkové náklady projektu odhaduji na 110 mil. Kč. Projekt bude financován z ROP NUTS II Střední Morava, prioritní osa 2 Integrovaný rozvoj a obnova regionu, oblast podpory 2.2. Rozvoj měst. Maximální výše podpory může v tomto případě dosáhnout maximálně 85 %.

ZÁVĚR

Podstatou celé diplomové práce byl rozbor tématu Partnerství veřejného a soukromého sektoru, tedy PPP projektů. Zejména pak využití příkladné praxe z Velké Británie, kde se tento přístup začal ve větším měřítku uplatňovat a kde od roku 1993 bylo touto formou zrealizováno více než 440 projektů.

Úvodní sekce teoretické části diplomové práce byla zaměřena na teoretické přístupy ke studiu urbánní regenerace a PPP. Druhá část se zabývala objasněním pojmů regenerace, revitalizace a urban renewal. V praktické části byly vyhodnoceny příklady dobré praxe urbánní regenerace a PPP ve Velké Británii. V poslední části byly uvedeny informace a podrobněji rozebrány pilotní projekty v rámci České republiky. Nechybí návrh a zpracování tří vybraných regeneračních projektů, které dle mého názoru jsou prospěšné a životaschopné.

Celá tematika PPP projektů je velmi obsáhlá a skýtá velké množství příležitostí ke zlepšení veřejného života. Jak to tak ale v životě bývá, při špatně nastaveném projektu je zde i značené množství rizik směřující k neúspěchu daného projektu. Základní myšlenka PPP je vlastně velmi jednoduchá. Soukromý subjekt na vlastní náklady vybuduje potřebnou infrastrukturu a na své náklady ji také v předem dohodnuté kvalitě provozuje a udržuje po celou dobu koncesní smlouvy uzavřené mezi veřejným a soukromým subjektem. Subjekt z veřejného sektoru následně od momentu zprovoznění, otevření projektu platí předem dohodnuté pravidelné finanční částky, které zahrnují jednak náklady soukromého subjektu, tak i platby za poskytované služby v rámci provozu a údržby, a v neposlední řadě také přiměřený zisk.

Podstatou předurčení úspěchu kvalitního projektu je správný podíl rozdělení rizik mezi oba partnery. V tomto směru platí, že subjekt, který je schopen dané riziko zvládat lépe, by za ně měl být i odpovědný. V případě, že tomu tak není a některý ze subjektů bude řešit riziko, aniž by k tomu měl odpovídací kompetence a zkušenosti, může se stát, že projekt bude extrémně drahý, nebo je předurčen k neúspěchu a krachu.

PPP projekty zároveň považuji za jeden z nejméně zkorumpovatelných typů veřejných zakázek. V této oblasti totiž existuje značná kontrola z řad třetích stran, například poradci a poskytovatelé finanční prostředků.

Ve svých projektech jsem se zaměřil na revitalizaci upadajícího areálu dostihové dráhy ve Slušovicích, který jsem navrhl proměnit ve sportovní a zábavní centrum republikového významu a oživit tak zašlou slávu tohoto místa. Druhý projekt se zaměřil na město Valašské Meziříčí a jeho nevyhovující autobusové nádraží, které ani zdaleka neodpovídá moderním trendům v cestování a je ostudou města. Posledním projektem byla modernizace Vsetínské nemocnice, která jako subjekt poskytující zdravotní péči je dlouhodobě terčem kritiky nejen ze strany pacientů, ale i z řad odborníků.

SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2005. *Stav implementace PPP v ČR* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/implementace/?action=ventire&n_id=14

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2006. *Domov pro seniory Ealing, Velká Británie* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_zahranicni/?page=5&zeme_id=5&pr_id=183&action=vproj&hledej=Hledej

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2006. *Nemocnice v Romfordu, Velká Británie* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_zahranicni/?page=2&zeme_id=5&pr_id=247&action=vproj&hledej=Hledej

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2006. *Odpadové hospodářství ve východním Londýně, Velká Británie* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_zahranicni/?page=4&zeme_id=5&pr_id=276&action=vproj&hledej=Hledej

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2006. *Regenerace centra města Canning Town, Velká Británie* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_zahranicni/?page=4&zeme_id=5&pr_id=284&action=vproj&hledej=Hledej

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2006. *Regenerace městské části Leicester, Velká Británie* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_zahranicni/?page=0&zeme_id=5&pr_id=310&action=vproj&hledej=Hledej

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2006. *Sportovní akademie Manchester, Velká Británie* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_zahranicni/?page=2&zeme_id=5&pr_id=245&action=vproj&hledej=Hledej

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2006. *Sportovní a zábavní centrum Crosby, Velká Británie* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_zahranicni/?page=4&zeme_id=5&pr_id=270&action=vproj&hledej=Hledej

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2006. *Věznice Altcourse ve Fazakerley, Velká Británie* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_zahranicni/?page=3&zeme_id=5&pr_id=263&action=vproj&hledej=Hledej

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2006. *Zpoplatněný vjezd motorových vozidel do centra Londýna, Velká Británie* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_zahranicni/?page=2&zeme_id=5&pr_id=115&action=vproj&hledej=Hledej

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2007. *Analýza pilotních PPP projektů* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/implementace/?action=vfile&a_id=2

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2008. *Sportovní areál Ponava, Brno* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/?page=0&pr_id=163&action=vproj

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2009. *Aquapark Olomouc* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/?page=0&pr_id=429&action=vproj

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2009. *Průmyslová zóna Třinec Baliny* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/?page=0&pr_id=458&action=vproj

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2010. *Dodávka tepla v Bohumíně* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/?page=0&pr_id=324&action=vproj

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2010. *Parkovací dům Rychtářka, Plzeň* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/?page=0&pr_id=435&action=vproj

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2012. *Dálnice D3* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/?page=0&pr_id=48&action=vproj

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2012. *Informace pro média* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/press_pack/?page=0&action=vfile_cs&id=2&disp=att

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2012. *Justiční areál v Ústí nad Labem* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/?page=0&pr_id=49&action=vproj

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2012. *Krajská nemocnice Pardubice* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/?page=0&pr_id=162&action=vproj

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2012. *PPP bulletin* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/ppp_bulletin/?page=0&action=vfile_cs&id=49&disp=inlin e

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2012. *Ústřední vojenská nemocnice* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/?page=0&pr_id=154&action=vproj

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2012. *V České republice bylo dosud spuštěno celkem 77 PPP projektů v celkové hodnotě více než 90 miliard Kč* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/tiskove_zpravy/?action=ventire&n_id=6&page=0&nonotify=0

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2012. *Věznice v Rapoticích u Brna* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/db_ceske/?page=0&pr_id=51&action=vproj

ASOCIACE PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY, 2013. *PPP Centrum* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.asociaceppp.cz/cnt/ppp_centrum/

BEČKA, Marek, Tomáš PELTAN a Kamila SVOBODOVÁ, 2011. *Podklady pro samostatné rozšiřující studium v oboru strategického plánování* [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: http://cvut.mapovyportal.cz/rozsirujici_podklady_strat_pl.pdf

BEDNÁŘ, Pavel, Oldřich HÁJEK, Jiří NOVOSÁK a Pavel GREBENÍČEK, 2012. *Spolupráce veřejného a soukromého sektoru a regenerace měst*. Univerzita Tomáše Bati ve Zlíně.

BESKYDY.CZ, © 1998 – 2013. *ČSAD Valašské Meziříčí - autobusové nádraží* [online]. [cit. 2013-08-05]. Dostupné z: <http://www.beskydy.cz/content/beskydy-obchod-sluzby-doprava-csad-valasske-mezirici-autobusove-nadrazi.aspx>

BUSINESSINFO.CZ, 2004. *Zahraniční zkušenosti v oblasti Partnerství veřejného a soukromého sektoru*. [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/zahranicni-zkusenosti-v-oblasti-3729.html>

COUCH, Chris, Charles FRASER a Susan PERCY, 2003. *Urban regeneration in Europe*. Malden: Blackwell Science, 234 s. ISBN 06-320-5841-2.

ČESKÁ REPUBLIKA: OFICIÁLNÍ WEB ČR, 2009. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru*. [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: <http://www.czech.cz/cz/Objevte-CR/Fakta-o-CR/Ekonomicka-fakta/Partnerstvi-verejneho-a-soukromeho-sektoru>

DENÍK.CZ, 2013. *Olomoucký aquapark zvedl návštěvnost, ztráty se prý začnou zmenšovat* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: <http://m.denik.cz/denik/c/olomoucky-aquapark-zvedl-navstevnost-ztraty-se-pry-zacnou-zmensovat-20130701-gv4.html>

DOPRAVNÍ PODNIK MĚSTA ÚSTÍ NAD LABEM, © 2011. *Lanovka* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: <http://dpmul.cz/index.php?cat=19>

DOSTIHY SLUŠOVICE, © 2013. *Foto dráhy* [online]. [cit. 2013-08-04]. Dostupné z: <http://www.dostihyslusovice.cz/o-arealu/foto-drahy/>

DOVOLIL, Petr, 2012. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru: studijní materiál pro seminář* [online]. Vzděláváním ke kvalitě. [cit. 2013-07-18]. Dostupné z: <http://www.vzdelavanimkekvalite.cz/PDFs/PPP.pdf>

ENVIWEB, 2005. *Regenerace brownfields a zahraniční zkušenosti* [online]. [cit. 2013-07-18]. Dostupné z: <http://www.enviweb.cz/clanek/geologie/55031/regenerace-brownfields-a-zahranicni-zkusenosti>

ENVIWEB, 2011. *Zásady urbánní politiky v ČR sledují udržitelný rozvoj měst* [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: <http://www.enviweb.cz/clanek/urban/89178/zasady-urbanni-politiky-v-cr-sleduji-udrzitelny-rozvoj-mest>

E15.CZ, 2011. *Ústí nad Labem má nejdelší lanovku bez podpěrných sloupů* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://magazin.e15.cz/bydleni/regiony/usti-nad-labem-ma-nejdelsi-lanovku-bez-podpernych-sloupu-978430#utm_medium=selfpromo&utm_source=e15&utm_campaign=copylink

FIRMY.CZ, 2013. *Aquapark Olomouc* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: <http://firmy.olomouc.cz/AQUAPARK-OLOMOUC-a-s-id2282>

GOVERNMENT UK, 2012. *UK Private Finance Initiative Projects: Summary data as at March* [online]. 2012 [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/207369/summary_document_pfi_data_march_2012.pdf

HER MAJESTY'S TREASURY, 2012. *A new approach to public private partnerships* [online]. Government UK. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/221555/infrastructure_new_approach_to_public_private_partnerships_051212.pdf

HOLCOMB, H. Briavel a Robert A. BEAUREGARD, 1981. *Revitalizing cities*. Washington: Association of American Geographers, , 84 s. ISBN 08-929-1148-4.

JANEBA, Tomáš, 2013. *PPP není mrtvým koněm* [online]. CFO World.cz [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: <http://cfoworld.cz/financni-sluzby/ppp-neni-mrtvym-konem-2341>

JURČÍK, Radek, 2007. *Zadávání veřejných zakázek a udělování koncesí v ČR a v EU*. Praha: C. H. Beck, 571 s. ISBN 978-807-1795-759.

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ, 2004. *Zelená kniha o partnerství veřejného a soukromého sektoru a právu společenství o veřejných zakázkách a koncesích* [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: http://www.portal-vz.cz/getmedia/3566b6d1-b2ce-4a9d-bfcd-aa29859b5dac/03_Zelena_kniha_o_PPP

KRÁTKÝ, Jiří, c2010. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru* [online]. Projekt Manažer 250+. [cit. 2013-07-18]. Dostupné z: <http://www.enviweb.cz/clanek/geologie/55031/regenerace-brownfields-a-zahranicni-zkusenosti>

KUDYZNUDY.CZ, 2012. *Lanová dráha Větruše* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Lanova-draha-vetruse.aspx>

MANAGERWEB.CZ, 2012. *Partnerství soukromého kapitálu a státu se uplatňuje hlavně v oblasti veřejných služeb a vzdělání*. [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: <http://managerweb.ihned.cz/c1-55952270-partnerstvi-soukromeho-kapitalu-a-statu-se-uplatnuje-hlavne-v-oblasti-verejnych-sluzeb-a-vzdelani>

MCCARTHY, John, 2007. *Partnership, Collaborative Planning and Urban Regeneration*. Burlington: Ashgate, 154 s. ISBN 07-546-1375-5.

MELICHAR, Ondřej, 2012. *Alternativní zdroje financování veřejného sektoru: PPP projekty a jejich analýza* [online]. Vysoká škola ekonomie a managementu veřejnej správy v Bratislave. [cit. 2013-07-18]. Dostupné z: http://www.vsemvs.sk/Portals/0/files/MedzinarodneVztahy/IConference_2012_MelicharII.pdf

MENZELOVÁ, Kateřina, 2012. *Vzkaz z Británie: PPP projekty jsou v době krize extrémně neefektivní* [online]. Česká pozice. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z:

<http://www.ceskapozice.cz/byznys/ekonomika/vzkaz-z-britanie-ppp-projekty-jsou-v-dobe-krize-extremne-neefektivni>

MINISTERSTVO FINANCÍ, 2004. *Politika vlády České republiky v oblasti Partnerství veřejného a soukromého sektoru*. [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/regulace/partnerstvi-verejneho-a-soukromeho-sekto/zakladni-informace>

MINISTERSTVO FINANCÍ, 2012. *Procesní postup při přípravě a realizaci PPP projektů* [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/legislativa/metodiky/2013/aktualizace-postupu-realizace-ppp-2013-12015>

MINISTERSTVO FINANCÍ, 2013. *Hodnota koncesních smluv PPP* [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/verejny-sektor/monitoring/hodnota-koncesnich-smluv-ppp> vývoj struktury PPP?

MINISTERSTVO FINANCÍ, 2013. *Průvodce metodikami pro realizaci PPP projektů* [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: http://www.mfcr.cz/assets/cs/media/PPP_Metodika_2013-04_Pruvodce-metodikami-pro-realizaci-PPP-projektu-duben-2013.pdf

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2003. *Partnerství veřejného a soukromého sektoru: Právní analýza proveditelnosti v České republice* [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: http://www.portal-vz.cz/getmedia/d7a944bd-0594-40c7-8c19-644c99ea2e66/01_ravni_analyza_proveditelnosti_v_

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2010. *Zásady urbánní politiky* [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: http://www.mmr.cz/getmedia/63d00d20-3a85-48f5-b112-1d3b003398dd/ZUP_tisk.pdf

MINISTERSTVO VNITRA, © 2010. *Partnerství soukromého a veřejného sektoru v regionech*. [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: <http://www.mvcr.cz/clanek/partnerstvi-soukromeho-a-verejneho-sektoru-v-regionech.aspx>

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ, 2012. *Baliny: průmyslová zóna* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://podnikatel.kr-moravskoslezsky.cz/assets/podnikatel/prum_zona_trinec.pdf

NEMOCNICE VSETÍN, © 2006 – 2013. *Oddělení* [online]. [cit. 2013-08-10]. Dostupné z: <http://www.nemocnice-vs.cz/?sekce=oddeleni&text=oddeleni>

OSTŘÍŽEK, Jan, 2007. *Public private partnership: příležitost a výzva*. Praha: C. H. Beck, 284 s. ISBN 978-80-7179-744-9.

PAVEL, Jan, 2007. *PPP projekty v České republice - šance nebo riziko?: Implementace PPP projektů v České republice a jejich rizika* [online]. Transparency International Česká republika. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.transparency.cz/doc/vz_analyza_ppp_implementace.pdf

PORTÁL O VEŘEJNÝCH ZAKÁZKÁCH A KONCESÍCH, 2013. *Public private partnership* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: <http://www.portal-vz.cz/cs/Spoluprace-a-vymena-informaci/Public-private-partnership>

POSTRÁNECKÝ, Josef, 2011. *Urbánní politika v České republice*. Urbanismus a územní rozvoj [online]. Č. 6, s. 3-6 [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/5-publikacni-cinnost-a-knihovna/casopis/2011/2011-06/01_urbanni.pdf

REGIONPODLUPOU.CZ, 2013. *Magistrát chystá kroky, které mohou spasit málo užívaný parkovací dům Rychtářka* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: <http://www.regionpodlupou.cz/1343-magistrat-chysta-kroky-ktere-mohou-spasit-malo-uzivany-parkovaci-dum-rychtarka.xhtml>

ROBERTS, Peter a Hugh SYKES, 2000. *Urban Regeneration: A Handbook*. Thousand Oaks: SAGE, 320 s. ISBN 07-619-6717-6.

SLAVÍK, Jakub, 2011. *Dopravní infrastruktura v Praze: Jsou PPP projekty řešením pro pražskou dopravu?* [online]. FOR ARCH: Mezinárodní stavební veletrh. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://www.forarch.cz/2011/doprava/download/prezentace/Slavik_Jakub.pdf

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM, 2013. *Lanová dráha na Větruši* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: <http://www.usti-nad-labem.cz/cz/zivot-mesta/integrovaný-plan-rozvoje-mesta/iprm-centrum/lanova-draha-na-vetrusi.html>

STOUTEN, Paul L., c2010. *Changing contexts in urban regeneration: 30 years of modernisation in Rotterdam*. Amsterdam: Techne Press, 247 s. ISBN 90-859-4026-5.

ŠÝKORA, Luděk, 1993. *Teoretické přístupy a vybrané problémy v současné geografii*. Praha: Přírodovědecká fakulta Univerzity Karlovy, 201 s.

ŠILHÁNKOVÁ, Vladimíra, 2000. *Revitalizace centrálních částí měst*. Urbanismus a územní rozvoj [online]. Č. 3, s. 2-6 [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2000/2000-03/01_revitalizace.pdf

THE TELEGRAPH, 2013. *Britain and France to allow Deutsche Bahn to use Channel Tunnel* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/transport/10121813/Britain-and-France-to-allow-Deutsche-Bahn-to-use-Channel-Tunnel.html>

URBANINFO.CZ, 2010. *Zásady urbánní politiky* [online]. [cit. 2013-07-04]. Dostupné z: <http://www.urbaninfo.cz/2010/10/zasady-urbanni-politiky/>

WIKIPEDIE, 2013. *Rychlodráha Praha - letiště Ruzyně - Kladno* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Rychlodr%C3%A1ha_Praha_-_leti%C5%A1t%C4%9B_Ruzyn%C4%9B_-_Kladno

WIKIPEDIE, 2013. *Lanová dráha Větruše* [online]. [cit. 2013-07-23]. Dostupné z: http://cs.wikipedia.org/wiki/Lanov%C3%A1_dr%C3%A1ha_V%C4%9Btru%C5%A1e

SEZNAM POUŽITÝCH SYMBOLŮ A ZKRATEK

Apod.	A podobně
Bil.	Bilion
BOOT	Postav, provozuj, vlastní, předej
BOT	Postav, provozu, předej
ČR	Česká republika
Cca	Cirka
ČEZ	České energetické závody
D&B	Navrhni a postav
DB&O	Navrhni, postav a provozuj
DB&F	Navrhni, postav a financuj
DBFO	Navrhni, postav, financuj, provozuj
EIB	Evropská investiční banka
EPEC	Evropské odborné centrum pro partnerství veřejného a soukromého sektoru
ERDF	Evropský fond regionálního rozvoje
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
EUR	Euro
GBP	Britská libra
GJ	Gigajoul
JESSICA	Společná evropská podpora udržitelných investic do městských oblastí
Kč	Koruna česká
Km	Kilometr
Ltd.	Limited
m	Metr

Mil.	Milion
Mld.	Miliarda
Např.	Například
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek
O&M	Provozuj a udržuj
PFI	Private Finance Initiative
Plc.	Public Limited Company
PPP	Partnerství veřejného a soukromého sektoru
PÚR	Politika územního rozvoje
ROP	Regionální operační program
s	Sekunda
SUV	Sportovní užitkové vozidlo
UK	Spojené království
USA	Spojené státy americké
ÚVN	Ústřední vojenská nemocnice
Tis.	Tisíc
Tj.	To je
TUV	Teplá užitková voda
Tzv.	Takzvaný
VB	Velká Británie
ZTP	Zvlášť tělesně postižený

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Areál dostihového závodiště v současnosti	72
Obrázek 2 Stanoviště autobusového nádraží ve Valašském Meziříčí	76

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Varianty PPP projektů	19
Tabulka 2 Vývoj objemu investic do PPP projektů v EU v letech 2003 – 2011	22
Tabulka 3 Vývoj urbánní regenerace	25
Tabulka 4 Fáze urbánní regenerace	28
Tabulka 5 Rozdíl mezi tradičním způsobem projektů a PPP/PFI	44
Tabulka 6 Pilotní PPP projekty	60
Tabulka 7 Výhodnost řešení vybraných pilotních PPP projektů	61
Tabulka 8 Harmonogram výstavby sportovního a zábavního centra Slušovice	74
Tabulka 9 Harmonogram revitalizace autobusového nádraží ve Valašském Meziříčí	78
Tabulka 12 Harmonogram revitalizace Vsetínské nemocnice	81

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 Podíl jednotlivých oblastí na PPP projektech v EU	21
Graf 2 Vývoj počtu projektů v letech 1992 – 2012 ve VB	41
Graf 3 PPP projekty ve VB podle sektorů	42
Graf 4 Hodnoty PPP projektů ve VB v letech 1992 – 2012	43
Graf 5 Průměrná účast anglických měst na PPP projektech	44
Graf 6 Délka trvání vybraných PPP projektů ve VB	53
Graf 7 Výše investičních nákladů jednotlivých PPP projektů ve VB	54
Graf 8 Počet PPP projektů v ČR dle jednotlivých oblastí	57